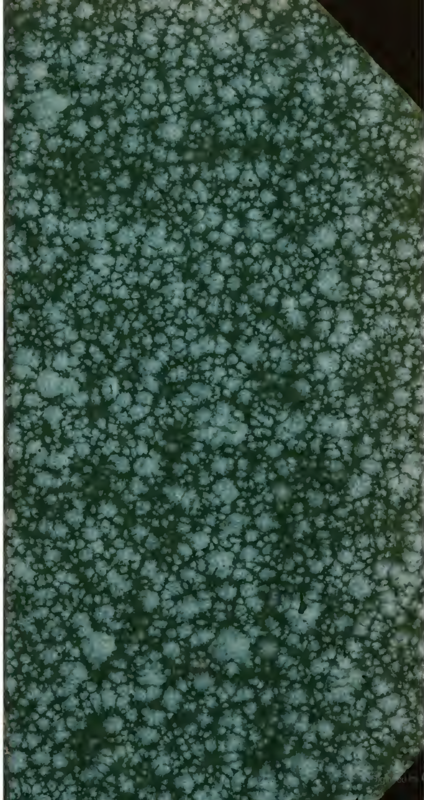


HISTOIRE

D'UN NAVIRE

TYPOGRAPHIE DE CH. LAHURE ET Cie
Imprimeurs du Sénat et de la Cour de Cassation
rue de Vaugirard, 9

HISTOIRE

D'UN NAVIRE

PAR CH. VIMONT

OUVRAGE ILLUSTRÉ DE 40 VIGNETTES

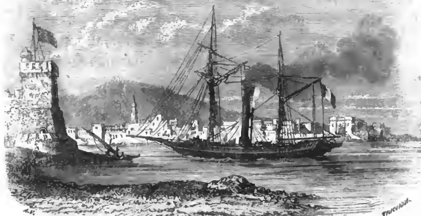
PAR ALEX. VIMONT



DEUXIÈME ÉDITION

PARIS
LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET Cie
RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 14

1858



La Rose entrant à la Goulette (page 4).

HISTOIRE D'UN NAVIRE.

CHAPITRE PREMIER.

EMBARQUEMENT A BORD DE LA ROSE

Tunis. — La Goulette. — *La Rose.* — Le capitaine Henri Kermeur. — Installation à bord. — Morvan. — Embarquement du charbon. — La machine. — L'hélice.

Dans l'hiver de 1846, après avoir accompli à Tunis la mission dont j'avais été chargé, je cherchais une occasion de revenir en France.

En attendant qu'une occasion se présentât, je passai quelques jours à visiter la ville et ses environs, plus remarquables par les souvenirs qui s'y rattachent que par la beauté du paysage ou les ouvrages des hommes. Tunis, bâtie au fond de son lac ou Boghaz, sur des collines sablonneuses où s'élèvent à peine quelques dattiers, projetant ses murailles blanches inondées de la lumière éclatante du soleil d'Afrique sur les fonds bleuâtres des montagnes de plomb, ne manque pourtant ni de caractère ni d'un puissant effet pittoresque; mais l'aridité de la campagne, le défaut de culture, la figure morne des habitants, la misère de leurs demeures inspirent une tristesse involontaire, malgré la beauté du ciel et l'aspect joyeux de la mer, où miroitent les rayons du soleil.

Dans cette absence de vie active, les souvenirs du passé s'éveillent, et là, comme sur presque tous les rivages de la Méditerranée, ils rappellent de si grands noms, de si grandes actions, qu'ils s'emparent de l'esprit le moins porté à la méditation, s'il n'est pas complétement étranger aux principaux faits de l'histoire; Carthage, Annibal, Scipion, Marius, saint Louis, Charles-Quint peuplent le désert, et l'âme la plus vulgaire se sent émue de tant de gloires évanouies.

Je passai ainsi quelques jours à Tunis dans la compagnie de nos compatriotes du consulat et des

officiers français dont le bey a réclamé les services pour discipliner et instruire ses troupes; j'étais escorté, pour visiter la ville, d'un janissaire du consulat; son long bâton m'était souvent d'un secours efficace pour écarter la tourbe des Juifs, qui se pressent toujours sur les pas d'un Franc étranger à la ville, en lui offrant leurs services dans un jargon bizarre mêlé de toutes les langues du Midi; il me servait aussi d'interprète dans les bazars pour y marchander les objets que je voulais rapporter comme souvenirs de voyage. Quelquefois je prenais une barque arabe, je traversais dès le matin le lac, et j'allais visiter la chapelle érigée en l'honneur de saint Louis, les ruines de Carthage et le fort de la Goulette, bâti sur le canal sinueux qui met en communication avec la mer le lac de Tunis. La Goulette, du temps de la puissance des États barbaresques, était une ville forte et bien défendue. L'épaisseur des murailles et l'étendue des bâtiments qui servent aujourd'hui de casernes aux troupes du bey rappellent encore cette ancienne puissance; mais l'entrée du long chenal qui fait communiquer la rade avec le port est obstruée; elle ne permet qu'à grand'peine la sortie du petit nombre de bâtiments que le bey fait encore construire et armer dans l'arsenal.

J'appris enfin l'arrivée d'un bâtiment de Marseille qui devait y retourner presque immédiate-

ment. L'entrée de ce navire avait excité à la Goulette, et même à Tunis, un intérêt de curiosité assez rare parmi cette population apathique et parfaitement étrangère aux progrès de notre industrie; c'était un bateau à vapeur à hélice, un des premiers qui parurent dans la Méditerranée. On était depuis longtemps accoutumé, à Tunis et à la Goulette, à voir les bateaux à vapeur de commerce et de guerre entrer dans la baie et en sortir, et, bien que le mécanisme qui les faisait marcher fût aussi peu connu que le premier jour de la plupart des spectateurs, l'habitude avait détruit l'admiration que l'ignorance accorde à la nouveauté bien plus qu'aux merveilles du génie.

Quand on vit s'avancer sur les eaux de la baie un bâtiment sans voiles au vent, qui se dirigeait vers l'entrée du port sans que rien parût au dehors des moyens qui le faisaient avancer, si ce n'est la colonne de fumée qui s'élevait au-dessus de ses mâts et traçait dans l'air le chemin qu'il avait parcouru, la curiosité fut vivement excitée. La nouvelle de l'arrivée de cet étrange navire circula rapidement dans le port et dans la ville de la Goulette; une grande partie des habitants accourut pour le voir, et les vieux Turcs eux-mêmes, oubliant leur gravité habituelle, se pressèrent sur les jetées avec leurs figures solennelles, leurs turbans et leurs longues pipes, tandis que la foule bruyante

des Maltais laissait éclater des exclamations de surprise en voyant la goëlette gouverner avec tant de facilité au milieu des nombreuses barques arabes amarrées des deux côtés du chenal, où elle défilait rapidement.

Bien que je fusse étranger à la marine, j'avais déjà fait plusieurs voyages sur mer avant la courte traversée qui m'avait amené en Afrique, et tout ce qui regarde la mer m'avait toujours vivement intéressé. Une occasion de retourner en France ne pouvait se présenter plus à propos; je résolus de partir, s'il était possible, avec la goëlette *la Rose*, qui offrait de plus à ma curiosité la facilité de voir et d'étudier le nouveau moyen de navigation qui excitait alors l'intérêt général. On m'assura d'ailleurs que la compagie du capitaine Henri Kermeur ne pouvait que rendre la traversée plus agréable. Je lui fis demander un rendez-vous pour convenir avec lui de mon passage à bord de son bâtiment : c'était un jeune homme de vingt-quatre à vingt-huit ans, d'une figure distinguée, quoique assez froide, et fort intelligente; il me dit que son logement était très-petit; qu'ayant fait ce voyage à peu près dans le seul but d'essayer sa nouvelle machine, le bâtiment était mal disposé pour recevoir des passagers et qu'il craignait que je ne me trouvasse pas aussi bien à son bord que sur les paquebots qui font un service régulier dans la Méditerranée. Je

lui répondis que tout ce qu'il me disait, bien loin de me détourner de mon projet, m'y affermissait davantage en m'offrant la perspective d'un voyage plus intéressant, sinon plus commode, que les fastidieuses traversées que j'avais faites sur des paquebots encombrés de bagages, avec des passagers en proie au mal de mer dont j'étais maintenant affranchi.

« Eh bien! dit le capitaine Henri, puisque vous êtes déterminé, nous ferons le voyage ensemble; rendez-vous demain à la Goulette avec vos bagages; vous trouverez à bord mon second, qui est un excellent homme, bien que ce soit un matelot de l'ancienne école. Je vais le faire prévenir de votre arrivée; il vous aidera à vous installer à bord, et dans la soirée nous partirons. »

Enchanté de mon capitaine et de nos arrangements, j'eus bientôt disposé mon bagage, et le lendemain je suivais le bord du lac dans un de ces véhicules particuliers au pays, auxquels je ne saurais trouver un nom parfaitement convenable parmi ceux des voitures connues en Europe. Le conducteur de l'équipage est toujours un Maltais qui, pieds nus, le pantalon retroussé, le fouet dans une main et les rênes dans l'autre, semble vouloir partager toutes les fatigues de son malheureux et maigre compagnon; l'excitant sans cesse par un claquement de langue particulier, poussant à la

roue quand elle s'enfonce dans les sables qui envahissent la route, marchant quand il marche, courant quand il trotte, prenant sa part de soleil, de pluie, de vent ou de poussière, jamais il ne monte dans la voiture.

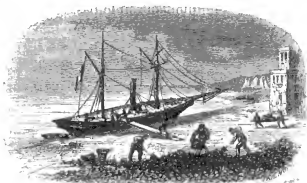
Les efforts réunis de l'homme et de la bête qui me traînait, moi et mon bagage, étaient nécessaires pour parvenir au terme de notre voyage, car le temps, qui jusque-là avait été magnifique, avait tout à coup changé pendant la nuit; le ciel si pur s'était chargé de gros nuages noirs que les rafales du vent d'est accumulaient dans le fond de la baie sur les montagnes de plomb. Dans les intervalles de calme, les raies serrées d'une pluie perpendiculaire obscurcissaient le jour, et la poussière accumulée sur la route s'était détrempée en une boue noire et épaisse, où la voiture et ses conducteurs s'enfonçaient à chaque instant.

Nous arrivâmes cependant après de grands efforts; je profitai d'un intervalle entre deux averses pour faire porter mon bagage à bord de *la Rose*, et bientôt après j'arrivai moi-même sur le quai. *La Rose* était ce que les marins appellent un brick-goëlette, c'est-dire un bâtiment à deux mâts portant deux grandes voiles auriques et de plus des voiles carrées à son mât de misaine. Au premier aspect, *la Rose* paraissait un bâtiment à voiles ordinaire, et sa mâture élancée et inclinée sur l'arrière lui donnait un

air de force et d'élégance qui l'eût fait distinguer par l'œil exercé d'un marin, même au milieu de la forêt de mâts qui remplit les bassins du Havre ou de Marseille; mais la cheminée, en haut de laquelle apparaissait la figure noire d'un chauffeur occupé à la nettoyer, dénonçait ce que la forme extérieure ne laissait pas soupçonner, c'est-à-dire que *la Rose* était pourvue d'un moyen de locomotion autre que ses voiles, et que la vapeur lui assurait un secours efficace, quand la force capricieuse du vent l'abandonnait, ou même s'opposait à sa marche. La goëlette était amarrée bord à quai, et les matelots, aidés de quelques Maltais, se faisaient passer rapidement de main en main les mannes de charbon que les uns emplissaient à un monceau entassé sur le quai, et que les autres vidaient à bord du navire dans les soutes intérieurement garnies de tôle, destinées à recevoir le combustible.

Sur l'arrière, près du pied du grand mât, se tenait un homme déjà vieux qui semblait diriger le travail, et que je supposai être le second. Il était d'une haute taille que faisait ressortir sa maigreur; mais la largeur de ses épaules à peine voûtées accusait une vigueur qui avait résisté à une longue vie de travail et de dangers; ses cheveux grisonnants étaient coupés court, mais ils se dressaient si pressés sur sa tête qu'ils ajoutaient encore à l'expression de force répandue dans toute sa personne;

l'œil était vif; le nez, fortement courbé, se rapprochait de la partie inférieure d'une mâchoire très-développée qui venait elle-même à sa rencontre. Il était vêtu d'un caban et d'un pantalon de gros drap brun dont la propreté annonçait que celui qui les portait était exempt des travaux ordinaires des simples matelots. Il regardait l'embarquement du charbon de l'air d'un homme pressé d'en finir avec une corvée désagréable; il fronçait le sourcil et laissait



Embarquement du charbon.

échapper un juron chaque fois que, dans le mouvement rapide des mannes, un morceau de charbon venait à s'échapper et à rouler sur le pont de la goëlette. Il voyait avec désespoir ses bordages si propres s'imprégner de la poussière noire du charbon détrempée par la pluie. On avait cependant pris toutes les précautions possibles pour garantir ce

pont, dont la propreté lui tenait si fort au cœur. On avait rassemblé toutes les toiles goudronnées ou prélats de la goëlette, pour former un passage sous les pieds des matelots qui faisaient la chaîne ; mais on ne pouvait empêcher qu'il ne roulât quelque morceau de charbon en dehors, et les pieds des hommes, chaque fois que par mégarde ils les posaient sur le pont, laissaient une trace noire qui blessait désagréablement l'œil délicat du vieux marin.

Je profitai d'un moment où le passage des mannes se ralentissait, pour traverser sur une planche le court intervalle qui séparait du quai le plat-bord de la goëlette; je sautai sur le pont, et je me dirigeai vers l'homme à qui je supposais que je devais avoir affaire.

« Monsieur, c'est vous qui êtes le second du bâtiment? lui dis-je en l'abordant.

— Oui, monsieur, répondit-il en me rendant mon salut; qu'y a-t-il pour votre service?

— Le capitaine Henri a dû vous faire avertir de mon arrivée; je dois retourner en France à bord de la goëlette.

— Oui, monsieur, oui, j'ai été prévenu hier soir, et je viens de recevoir vos malles que vous trouverez dans la chambre; mais je descends avec vous; j'aurai beau m'échauffer le sang, je n'empêcherai pas *la Rose* de se barbouiller comme un ramoneur.

Adieu tes voiles blanches et ton pont si bien briqué, ma vieille! Pourtant, je n'aurais jamais pensé que nous finirions enfumés comme des jambons; cela ne nous va guère ni à l'un ni à l'autre. » Puis se tournant vers un homme qui assujettissait un étui en toile autour du grand mât, exposé, plus qu'aucune autre partie de la mâture, à l'action de la fumée : « Maître Brancas, dit-il, voyez à presser un peu l'embarquement de ce maudit charbon, et tâchons d'en finir avant de faire dîner l'équipage.

— Oui, monsieur Morvan, répondit le maître avec un accent provençal fortement prononcé et en finissant d'amarrer son étui. Nous sommes aussi pressés que vous de finir cette besogne. Allons, garçons! dit-il en s'adressant aux matelots après avoir jeté un coup d'œil dans les soutes, la soute de tribord est pleine et celle de bâbord avance; encore une centaine de mannes, et nous dînons. »

Le second se dirigea vers le panneau de l'arrière et mit le pied sur l'échelle qui conduisait dans la chambre. Avant de descendre, il se retourna et jeta un coup d'œil sur le pont et sur la mâture, comme pour s'assurer que rien ne réclamait sa présence ou quelque ordre de sa part. Quand son œil, après avoir parcouru rapidement la mâture depuis la pomme jusqu'au pied des mâts, s'arrêta sur le pont souillé de *la Rose*, sa physionomie, qui avait d'abord ex-

primé la satisfaction d'un connaisseur qui trouve tout en ordre, se rembrunit tout à coup :

« Maître, dit-il, quand on aura fini, il faudra encore laver le pont; on ne peut pas rester dans cette saleté.

— Nous laverons, monsieur Morvan, répondit maître Brancas; pourtant, ajouta-t-il en toussant plusieurs fois comme s'il eût eu quelque corps étranger engagé dans la gorge, ce n'est pas le pont de *la Rose* qui a le plus besoin d'être lavé : ce diable de charbon ! il pénètre partout !

— C'est vrai, dit Morvan, il entre jusque dans les armoires de nos chambres; en partant de Marseille j'ai trouvé toutes mes chemises noircies; mais vous devez en être moins incommodés que nous, vous autres, à l'avant?

— Hum ! dit maître Brancas en toussant plus fort, nous en sommes en effet moins gênés à l'avant; mais ce n'est pas de mes chemises que je voulais parler : je voulais dire qu'avec ce maudit charbon on a la salive diablement épaisse !

— Ah ! je vous entends, maître Brancas, dit en riant le second; il me semble pourtant que le charbon fait plus de boue que de poussière aujourd'hui. Enfin, un quart de vin n'est pas plus mauvais contre l'humidité que contre la sécheresse; dites à l'équipage qu'il aura double ration si le charbon est embarqué avant l'heure du dîner. »

Cette heureuse nouvelle ranima le courage des travailleurs; les mannes recommencèrent à voler de main en main accompagnées de lazzis plus ou moins heureux; le second descendit l'échelle de la chambre, et je le suivis.

La chambre de la goëlette n'était pas des plus spacieuses; les façons du navire étant très-fines à l'arrière, elle présentait une forme analogue à celle des mansardes dans les maisons, mais en sens inverse; les murailles se rapprochant vers le fond du navire, tandis que les côtés d'un toit se rapprochent vers le haut, c'était le plancher inférieur qui se trouvait plus étroit que le plafond formé par le dessous du pont. Des deux côtés de la chambre, des cloisons formaient quatre petites cabines, à peine assez grandes pour contenir une couchette. Les portes de ces cabines s'ouvraient sur le carré intérieur, éclairé par une ouverture pratiquée dans le pont et couverte d'un châssis vitré. La chambre était séparée par d'autres cloisons, à l'avant, de l'espace occupé par la machine, et à l'arrière, d'un logement plus petit et de forme encore plus irrégulière, qui était celui du capitaine.

Le plancher inférieur était composé de panneaux mobiles. Ils étaient alors enlevés, et laissaient voir l'arbre en fer qui, traversant dans le sens de la longueur l'arrière du bâtiment, supportait l'hélice à l'extérieur et lui communiquait le mouvement de

la machine. Des mécaniciens étaient en ce moment occupés à nettoyer les coussinets en cuivre qui servent de support à l'arbre de l'hélice. Ils remplissaient aussi les godets destinés à verser goutte à goutte l'huile nécessaire pour en adoucir les frottements et pour empêcher les pièces en contact de s'échauffer par la rapidité du mouvement.

« Prenez garde, monsieur, me dit Morvan, on n'échappe ici au charbon que pour tomber dans l'huile. Eh! vous autres, avez-vous bientôt fini de graisser votre tournebroche? On ne sait où poser le pied ici, et nous voilà perchés sur une jambe, comme des cormorans. »

Les mécaniciens se hâtèrent de terminer leur opération, ramassèrent leurs outils, leur étoupe et leur huile, replacèrent les panneaux qui recouvraient l'arbre, et rentrèrent dans la machine. Ils paraissaient aussi empressés de sortir de la présence du second que celui-ci montrait d'impatience d'être débarrassé de leur personne et de leurs travaux.

« Voilà des gaillards, dit-il quand ils furent sortis, qui ne me vont guère. J'ai vu des matelots de tous les pays, et je puis dire qu'il y en a qui sont des compagnons fort désagréables; mais enfin, des marins finissent toujours par s'entendre, et, moyennant quelques taloches, j'ai toujours réussi à me concilier l'amitié de ceux avec qui j'ai navigué; mais avec ces messieurs c'est une autre affaire, il faudrait

ne leur parler que le chapeau à la main et leur donner du : monsieur l'ingénieur. Je ne sais vraiment pas ce qui peut inspirer à cette engeance une si haute opinion d'elle-même. Il faut convenir qu'ils manient adroitement leur marteau, et j'avoue que moi-même je me suis surpris souvent à admirer comment un morceau de fer informe se change sur leur enclume en clavette, en clou, en vis, en écrou, ou en toute autre pièce de mécanique dont ils peuvent avoir besoin, avec autant de facilité qu'un bout de cordage usé se changerait dans mes mains en garcette, en bitort, en tresse ronde ou carrée. Mais qu'ils se croient supérieurs à un matelot, voilà ce que je ne leur pardonne pas. Je dis qu'un bon matelot, qui doit savoir couper et coudre une voile, et la garnir de tous ses agrès, faire un gréement et le mettre en place, disposer un appareil pour embarquer ou débarquer les plus lourds fardeaux, transformer un vieux cordage en paillets, en tresses de toute sorte pour le faire servir jusqu'à ce qu'il soit réduit en étoupe, un matelot qui peut manœuvrer un canot à la voile et à l'aviron, tenir la roue d'un gouvernail, prendre des ris, établir une voile et la serrer par tous les temps, qui de plus sait manier toutes les armes comme le soldat le plus exercé, et qui fait toutes ces choses, non pas sous un toit, devant un établi ou une enclume, mais exposé au soleil et à la pluie, le jour comme la nuit, au bout

d'une vergue comme sur le pont, et le plus souvent quand il n'aurait pas trop de ses deux mains pour se tenir, je dis que cet homme-là ne doit passer après aucun homme aidant de son intelligence le travail de ses mains. »

Le vieux marin s'était animé en parlant ainsi, et son visage exprimait sa haute estime pour la profession dans laquelle il avait passé sa vie; mais il se calma bien vite, et, reprenant sa contenance ordinaire :

« Je vous conte là, dit-il, des choses qui ne vous intéressent guère, et je ferais mieux de vous installer dans la chambre qui vous est destinée. Mais, voyez-vous, j'ai navigué pendant quarante ans sans penser qu'un navire eût besoin pour faire sa route d'autre chose que de ses voiles et du vent, qui ne coûte pas cher, et je suis trop vieux aujourd'hui pour prendre goût à toutes ces nouvelles inventions. »

En parlant ainsi, Morvan avait ouvert la porte d'une des cabines, et me montrant mes bagages qu'on y avait déposés, il se préparait à m'aider lui-même à les assurer contre le roulis; mais je n'étais pas fâché de faire voir que je n'étais pas tout à fait novice, et profitant de ma petite expérience maritime, je me mis à les placer moi-même le plus commodément possible dans le peu d'espace que j'avais à ma disposition ; puis je changeai les habits de

citadin avec lesquels j'étais arrivé à bord contre des vêtements plus commodes pour mon séjour à la mer.

Tout en procédant à ces nouvelles opérations : « Il ne me paraît pas, dis-je à Morvan qui me regardait faire, que vous soyez fort enthousiasmé de votre bâtiment; car depuis une heure que je suis arrivé, vous n'avez pas dit trois mots qui ne fussent une malédiction contre le charbon, la machine ou les mécaniciens.

— Oh! je ne dis pas de mal de *la Rose*, répondit Morvan, il y a longtemps que nous nous connaissons, elle et moi; il y a eu quarante ans à la Saint-Michel que j'ai mis mon sac à bord pour la première fois.

— Quarante ans! dis-je en me retournant pour voir si mon interlocuteur paraissait dans son bon sens ou s'il ne se moquait pas de moi d'un air trop impertinent; mais il avait l'air d'être parfaitement innocent de toute intention plaisante. Je ne suis pas marin, monsieur Morvan, mais je sais parfaitement qu'il y a quarante ans on ne songeait guère à mettre à bord d'un bâtiment une machine à vapeur et encore moins une machine à hélice, car les plus vieilles machines à hélice n'ont pas deux ans de date.

— Je ne vous parle pas non plus de machines, je vous parle de *la Rose* que voilà, dit Morvan en

frappant du pied sur le pont comme pour constater l'identité du bâtiment; parbleu! la malheureuse, ce n'est pas sa faute si on l'a transpercée de ce tournebroche; et si elle avait pu parler, je suis bien sûr qu'elle aurait été de mon avis.

— Ce bâtiment est-il donc si vieux, et comment a-t-on pu y faire de si grands changements?

— Hélas! oui, il est vieux, et moi aussi, quoiqu'il y ait beaucoup de navires et de navigateurs qui ne sont pas si solides que nous, dit Morvan en se redressant; quant aux changements qu'on a faits, j'en suis parfaitement innocent. C'est sans me consulter, Dieu merci! qu'on a affublé *la Rose* de cette espèce de queue de marsouin que vous avez pu voir du quai, et qu'on lui a mis dans le ventre une machine à vapeur de trente chevaux pour la faire tourner.

— Je n'ai pas vu la queue de marsouin, mais je suis fort curieux de la voir, ainsi que la machine, et de me rendre compte de la manière dont tout cela fonctionne, dis-je à Morvan en fermant la porte de ma cabine où j'avais terminé mes arrangements.

— Pour ce qui est de voir, rien n'est plus facile, dit-il en se dirigeant avec moi vers la porte qui conduisait à la machine; mais quant à l'explication, ce n'est pas mon affaire; cependant, après tout, je pourrai bien vous dire en gros comment cela mar-

che. Quoi qu'en disent messieurs les mécaniciens, il ne faut pas être un grand savant pour comprendre au moins l'ensemble du système. »

Et comme cette histoire n'est pas faite pour des savants, on voudra bien se contenter comme moi des explications peu savantes du vieux capitaine en second de *la Rose*.

« Voici, dit-il quand nous fûmes sur le palier en fonte qui séparait la chaudière de la machine, voici sur l'avant la chaudière et les fourneaux qui servent à produire la vapeur; je ne vous parle pas des propriétés de la vapeur et de sa force élastique, vous êtes probablement plus instruit que moi là-dessus; voici, de chaque côté, au long des murailles du navire, les tuyaux qui conduisent la vapeur dans la machine ; elle s'introduit dans ces deux cylindres inclinés l'un vers l'autre, par les tourillons mêmes qui les supportent et qui leur permettent d'osciller librement; dans l'intérieur des cylindres se meuvent les pistons que la vapeur, introduite alternativement au-dessus et au-dessous d'eux, fait alternativement descendre et monter ; les tiges des deux pistons sont adaptées à la même manivelle, et, quand ils sont en mouvement, ils ressemblent assez à deux hommes qui, placés vis-à-vis l'un de l'autre, agissent ensemble, de sorte que les bras de l'un s'allongent quand ceux de l'autre se ploient, et réciproquement; la manivelle fait tourner l'arbre en

fer qui traverse tout l'arrière du bâtiment et que vous venez de voir dans la chambre; il porte à son extrémité extérieure l'hélice destinée à agir dans l'eau. Il vous reste maintenant à comprendre comment l'hélice, en tournant dans l'eau fait avancer le navire; mais commençons par aller la voir. »

Nous montâmes alors sur le pont et de là sur le quai; il me conduisit vers l'arrière de la goëlette.

« Regardez, me dit-il, dans l'eau, un peu au-dessous de la flottaison, dans ce vide pratiqué à l'arrière du bâtiment, vous voyez l'hélice. »

En effet, malgré les changements continuels que les mouvements de l'eau produisent dans l'apparence des objets qu'elle recouvre, à l'endroit où les formes de l'arrière se rétrécissent et où les deux murailles du navire se rapprochent et se confondent, comme les deux branches d'une accolade se réunissent en son milieu, on pouvait facilement distinguer, au milieu d'un cadre vide, l'hélice, dont les deux branches courbées justifiaient assez bien la comparaison de Morvan quand il avait parlé d'une queue de marsouin.

« L'hélice, comme vous voyez, reprit-il, est adaptée à l'extrémité de l'arbre et tourne avec lui. Maintenant, figurez-vous que ces branches de fer sont une vis, et c'en est une, en effet, dont le filet est extrêmement développé; l'eau lui sert d'écrou : quand la vis tourne, elle avance ou recule dans

l'écrou, suivant le sens dans lequel elle tourne, et le bâtiment suit. La mobilité de l'eau, qui cède à la pression de l'hélice, diminue bien la vitesse qu'on obtiendrait avec la même force, si elle était fixe comme l'écrou d'une vis; mais le résultat n'en est pas moins obtenu d'une manière semblable. Voilà, mon cher monsieur, tout ce que ma science peut mettre d'explications à votre service; ce que je vous ai dit, et puis : « Machine en avant! ma- « chine en arrière! stop! » c'est à peu près tout mon bagage théorique et pratique, en fait de machines; mais puisqu'il me suffit bien à moi qui suis second du navire, il peut bien vous suffire, à vous qui n'êtes que passager, et bien d'autres que nous s'en contentent.

— Je m'en contente aussi parfaitement, répondis-je; mais comment a-t-on pu mettre en place cette hélice, cet arbre et cette machine, sur un bâtiment construit depuis longtemps, et où rien assurément n'était disposé pour recevoir de pareils auxiliaires

— Oh! celui qui l'a fait construire n'a certainement jamais pensé à chose semblable. Mais ces opérations exigeraient des détails un peu trop compliqués pour mon talent démonstratif; d'ailleurs, nous aurons le temps d'en parler avec le capitaine, qui s'y entend mieux que moi. »

Nous retournâmes à bord de la goëlette; l'équi-

page avait terminé l'embarquement du charbon, et l'on était occupé à laver le pont. Pieds nus et pantalon retroussé, une partie des matelots tirait de l'eau du dehors au moyen de grands seaux en toile, suspendus aux vergues par une poulie; d'autres jetaient l'eau sur le pont, et on voyait, à la profusion avec laquelle ils la répandaient, que ce premier élément de propreté se trouvait en abondance à leur portée; le moindre débris, le plus petit fétu était enlevé par un sceau d'eau lancé avec force, et entraîné vers les dalots (conduits destinés à déverser au dehors l'eau des lavages ou de la pluie, et celle que les lames lancent souvent jusque sur le pont). D'autres, armés de balais, frottaient avec vigueur les taches plus tenaces, et bientôt l'œil délicat de Morvan put parcourir, sans rien rencontrer qui l'offusquât, les bordages de sapin du pont de la goëlette, blancs et propres comme un parquet d'appartement. On ramassa tous les ustensiles de lavage; les matelots s'armèrent de fauberts, gros faisceaux de cordages usés et détordus, qui firent l'office d'éponge pour sécher le pont. Quand tout fut terminé, l'équipage se mit à dîner, et la double ration que lui avait promise le second lui fit oublier les fatigues de la matinée.

« Enfin, dit Morvan, voilà cette pauvre goëlette encore une fois débarbouillée et prête à partir;

mais quelle idée avez-vous eue, monsieur, de prendre passage avec nous? »

Puis, examinant successivement le ciel, dont l'apparence était loin de s'embellir, et la rade, qu'on apercevait au loin par-dessus la jetée et dont la surface verdâtre était couverte de nombreuses taches blanches formées par l'écume des lames qui déferlaient : « Vous auriez pu facilement trouver une occasion plus sûre, ajouta-t-il d'un air qui paraissait exprimer quelque inquiétude.

— Pourquoi dites-vous plus sûre, répondis-je? L'apparence du temps ou l'état de votre bâtiment vous font-ils concevoir quelque crainte assez sérieuse pour me détourner de partir avec vous?

— Non. Le temps n'a rien d'extraordinaire et l'on pourrait s'attendre à le voir plus mauvais dans la saison où nous sommes. Pour la goëlette, elle est en parfait état, et nous en avons vu bien d'autres ensemble! Jamais bâtiment n'a mieux porté la voile et ne s'est élevé plus légèrement sur la lame; je ne vois aucune raison pour que nous ne retournions pas à Marseille comme nous en sommes venus; mais, voyez-vous, je ne puis m'ôter de l'idée que *la Rose* ne s'arrange pas de tout cet attirail et que tout cela ne lui portera pas bonheur. »

J'avais déjà eu occasion de remarquer cette disposition fréquente chez les marins à personnifier leur navire, à lui prêter les idées qui les animent

eux-mêmes, à en faire un être ayant le sentiment de sa beauté et de sa grâce ou la honte de sa laideur, la volonté d'échapper aux dangers qui le menacent et la conscience des efforts qu'il fait pour y réussir; mais chez Morvan, cette tendance était bien plus développée que chez tout autre. Il paraissait avoir identifié sa destinée avec celle de ce bâtiment, dont il avait partagé la bonne et la mauvaise fortune depuis tant d'années. Ma curiosité était vivement excitée, et je désirais savoir par quelles circonstances singulières il s'était attaché pendant si longtemps au même navire.

L'inquiétude que Morvan avait manifestée ne reposant sur aucun motif sérieux, je m'expliquai ce sentiment vague et cette répugnance pour les nouveaux moyens de navigation établis à bord de la goëlette, en songeant combien il devait lui être pénible de changer des habitudes contractées pendant une longue vie maritime, à l'âge où elles constituent pour ainsi dire l'existence même, et où il est si difficile d'en prendre de nouvelles.





Le feu Saint-Elme (page 52).

CHAPITRE II.

DÉPART DE TUNIS.

Premiers préparatifs de départ. — Arrivée du capitaine. — Sortie du port. — Cartes marines. — Le point. — Le feu Saint-Elme. — Un grain. — *La Rose* évite un écueil.

Complétement rassuré par ces réflexions sur la nature des craintes que Morvan avait paru concevoir, je suivis avec intérêt les préparatifs du départ, dont il s'occupa dès que le repas de l'équipage fut fini. On embarqua la chaloupe au moyen de palans fixés au bout des vergues ; elle fut placée sur le pont entre les deux mâts, reposant sur ses trois *chantiers*. On appelle ainsi des supports en bois fixés sur le pont, qui, taillés suivant les formes de l'avant, de l'arrière et du milieu de l'embarcation, s'appliquent parfaitement sur sa surface extérieure,

et la soutiennent sans laisser fatiguer aucune de ses parties.

Les petites voiles, qu'on a l'habitude d'enlever de leurs vergues dès que le navire est entré dans un port, furent enverguées et mises à leur poste. Dans la mâture, les objets mobiles furent assujettis contre les mouvements du navire; tous les cordages servant à la manœuvre des voiles ou des vergues furent roulés, chacun à part, de manière à se trouver immédiatement sous la main et sans qu'on pût les confondre; enfin, des deux canots que possédait la goëlette outre sa chaloupe, l'un fut hissé à l'extrémité des portemanteaux en fer qui servaient à les suspendre au dehors de chaque côté du navire; l'autre resta à la mer pour les besoins qui pouvaient se présenter : on ne devait le hisser qu'au dernier moment. Quand Morvan eut pris toutes ces dispositions, il fit appeler le maître mécanicien :

« Faites emplir votre chaudière, lui dit-il; chargez vos fourneaux, et soyez prêt à les allumer dès que le capitaine arrivera, ce qui ne peut tarder, car la journée s'avance. Je sais que son intention bien arrêtée est de partir aujourd'hui, et je pense qu'il ne serait pas fâché d'avoir dépassé avant la nuit les îles qui sont à l'entrée de la baie. »

Les mécaniciens et les chauffeurs se mirent aussitôt en devoir d'exécuter cet ordre; ils garnirent les grilles des fourneaux de bois et de charbon de

terre, et introduisirent dans la chaudière la quantité d'eau nécessaire. Le maître mécanicien, après s'être assuré que toutes les pièces de sa machine étaient en état et prêtes à fonctionner, vint avertir Morvan qu'il n'attendait plus que l'ordre d'allumer les feux.

« Je voudrais vous le donner sur-le-champ, dit le second, car la brise force, et la nuit sera bientôt venue avec un pareil temps. »

Le ciel était, en effet, couvert de gros nuages noirs, et le jour était déjà beaucoup plus sombre que ne le comportait, même au mois de décembre, l'heure encore peu avancée de la soirée.

« Le capitaine devrait être ici, reprit Morvan, et, s'il avait pris le parti de ne pas sortir ce soir, il m'aurait certainement fait prévenir. Mais, au lieu de nous impatienter en l'attendant, nous pouvons démarrer le navire et nous haler au bout des jetées. »

Pendant que les chauffeurs attendaient l'ordre d'allumer les feux, les matelots s'occupèrent à dédoubler les amarres qui tenaient *la Rose* accostée au quai ; on envoya d'autres amarres sur le quai opposé, on les roidit, on fila celles du quai dont on s'éloignait, et le bâtiment se trouva au milieu du chenal ; en halant sur les amarres de l'avant et en filant celles de l'arrière, on le fit avancer jusqu'au bout des jetées. Le canot, qui était resté à la

mer, fut laissé à l'endroit que nous quittions pour attendre le capitaine et le porter à bord.

Quand la goëlette fut à l'entrée du port, on passa simplement les amarres autour des canons qui servent de points fixes pour haler les bâtiments, et on en rapporta le bout à bord. On pouvait ainsi les retirer sur le pont et rendre le bâtiment libre, sans avoir besoin d'envoyer personne pour les détacher.

« Nous voilà maintenant tout prêts à partir, dit Morvan; mais, si le capitaine tarde, nous risquons fort de donner quelques coups de talon dans les sables qui sont amassés à l'entrée de ce port : car la mer grossit, et la goëlette n'a pas beaucoup d'eau sous la quille.

— Oh! du canot! cria un matelot qu'il avait placé à l'arrière pour guetter le retour de l'embarcation.

— A bord! » répondit une voix que je reconnus pour celle du capitaine.

Nous entendîmes le bruit des avirons; le fouettement de l'eau qu'ils faisaient voler, et le coup sec dont ils ébranlaient le canot, témoignaient de la vigueur que déployaient les rameurs. Le capitaine avait jugé, comme son second, que le départ devait être hâté le plus possible.

« Allumez les feux! » cria Morvan dès qu'il eut reconnu la voix de celui qu'il attendait.

La flamme pétilla immédiatement sous les fourneaux; la machine s'éclaira d'une lueur ardente où l'on voyait s'agiter les chauffeurs, qui, la pelle ou le fourgon à la main, ouvraient et fermaient avec fracas les portes retentissantes des foyers. Je m'avançai avec Morvan pour recevoir le capitaine qui montait à bord.

« Eh bien! Morvan, sommes-nous prêts? dit-il à son second en sautant sur le pont.

— Tout prêts, capitaine, dès que nous aurons assez de vapeur. Passe derrière hisser le canot! »

Le canot fut déchargé des divers objets et des provisions que le capitaine avait rapportés de Tunis; on le laissa culer sous ses portemanteaux; les palans qu'ils portaient à leur extrémité furent crochés dans les anneaux de fer fixés à l'avant et à l'arrière de l'embarcation, et l'équipage, agissant ensemble sur les deux garants, l'eut bientôt hissée à son poste, où elle fut solidement amarrée par des sangles. Pendant ce temps, le capitaine était descendu dans sa chambre pour y prendre aussi un costume plus commode pour la mer.

« Il me semble, dit-il en remontant sur le pont, que nous avons bien du bois en l'air pour refouler un pareil vent.

— Il est certain, dit Morvan, que la machine aura fort à faire pour sortir d'ici vent debout, et tout ce qu'on pourra mettre en bas la soulagera

d'autant. Nous allons, si vous voulez, dégréer notre vergue de hune, amener notre misaine et dépasser notre petit mât de hune et notre flèche de l'arrière. Mais je crois que nous ferons bien de garder nos voiles goëlettes en haut; car, malgré tout mon respect pour la puissance du charbon et de l'eau bouillante, si nous ne pouvions gagner au vent avec notre machine, *la Rose* saurait bien se tirer d'affaire avec ses voiles, comme il lui est arrivé plus d'une fois, du temps où l'on ne songeait pas encore qu'elle eût besoin d'autre chose pour naviguer.

— Faites comme vous voulez, Morvan, » dit le capitaine.

Le second s'occupa immédiatement de faire exécuter la manœuvre dont il s'agissait; des matelots montèrent dans la mâture, la vergue du petit hunier fut amenée sur le pont et rangée le long de la chaloupe, la vergue de misaine fut abaissée jusqu'à ce qu'elle reposât sur le plat-bord. On fit ensuite glisser le mât supérieur, sans le dépasser entièrement, sur l'avant du mât de misaine, où on l'amarra solidement. La flèche du grand mât fut dépassée tout à fait et allongée sur le pont. Tous les cordages que l'abaissement des mâts supérieurs avait rendus flottants furent roidis; enfin on dégagea la mâture de toutes les parties qu'on pouvait amener sur le pont, pour diminuer la surface exposée au vent, et on

abaissa autant que possible celles qu'on ne pouvait entièrement soustraire à son action.

Pendant qu'on opérait ces manœuvres, le capitaine, tout en surveillant leur exécution, s'informa avec obligeance du logement qui m'avait été donné et de la manière dont je m'y étais installé.

« Vous avez pu le voir, me dit-il, ce n'était pas par pure modestie que je vous faisais un tableau si peu engageant des commodités que *la Rose* pourrait vous offrir; vous y serez étroitement et assez tristement logé, et fort secoué de plus, si le temps tient ce qu'il nous promet. Mais mon vieux Morvan ne vous a-t-il pas effrayé de ses mauvais présages? Il faut que vous sachiez que nous sommes menacés, à l'en croire, des plus sinistres événements, pour avoir eu l'audace de vouloir changer ou plutôt rendre plus puissants les moyens avec lesquels nos pères luttaient contre la mer et les vents. C'est surtout l'attentat commis sur la personne sacrée de sa chère goëlette *la Rose*, qui appelle sur nous une punition terrible et prochaine; et il en a vu des signes certains dans le ciel et sur la mer.

— Votre second, lui répondis-je, ne m'a pas menacé aussi formellement d'une punition du ciel, mais je dois dire qu'il m'a paru sous l'influence de préoccupations pénibles; je les ai attribuées au peu de goût qu'il montre pour vos nouveaux moyens de navigation, et particulièrement au déplaisir qu'il

éprouvait à voir le pont de sa chère goëlette, comme vous dites, tout sali par le charbon mouillé qu'on embarquait quand je suis arrivé.

— On embarquait le charbon mouillé! dit vivement le capitaine d'une voix sérieuse qui contrastait avec le ton enjoué dont il avait parlé des présages de son second. Mais, bah! ajouta-t-il après un instant de silence, nos soutes contiennent trop peu de charbon, et notre traversée sera trop courte pour qu'il en résulte rien de pareil à ce qui arrive quelquefois à des navires qui en portent six ou huit cents tonneaux.

« J'espère bien, dit-il en s'adressant à moi, que vous n'attachez pas plus d'importance que moi à ces bavardages d'un homme qui partage les idées fausses répandues dans sa jeunesse parmi ceux de sa profession. Mais si, ce qui ne me paraît nullement probable, quelqu'un de ses pressentiments se réalisait, vous verriez que, malgré ces craintes vagues et superstitieuses, il n'est personne de plus brave que lui devant un danger réel. »

Cependant le maître mécanicien, l'œil fixé sur le manomètre[1] de la chaudière, suivait les progrès de la tension de la vapeur, et, au moment où Morvan venait à l'arrière informer le capitaine que la manœuvre prescrite était terminée, elle sifflait en

1. Instrument qui sert à mesurer la force de la vapeur.

s'échappant par le petit tuyau qui s'élevait le long de la cheminée, et mêlait un nuage blanc aux tourbillons de fumée noire où brillaient parfois des gerbes d'étincelles que le vent emportait rapidement au loin.

« Capitaine, dit Morvan, nous sommes parés.

— Parés aussi dans la machine, dit le maître mécanicien qui s'avançait en même temps.

— Bien, dit le capitaine; y a-t-il un homme à la barre?

— Oui, » répondit Morvan.

En effet, un matelot se tenait à la roue du gouvernail, les mains sur les poignées qui en terminent les rayons; devant lui se trouvait l'habitacle où était suspendue la boussole éclairée par une lampe, car la nuit était déjà venue.

« Est-on paré aux amarres?

— Paré! répondirent quatre matelots, prêts à les larguer dès que l'ordre en serait donné.

— Machine en avant! commanda le capitaine.

— En avant! » répéta le mécanicien.

Le sifflement de la vapeur cessa; on entendit les coups d'abord lents, puis plus rapides des pistons, et le mouvement de l'hélice ébranla le navire.

« Filez les amarres! » cria le capitaine dès que la machine fut en marche.

Les matelots filèrent le bout des amarres, qui furent aussitôt halées à bord, et la goëlette, obéis-

sant à l'impulsion de son hélice, eut bientôt franchi le bout des jetées. Elle s'éloigna d'abord rapidement du port; nous vîmes la masse noire que formaient les maisons de la ville se confondre dans l'obscurité du ciel, et les lumières qui brillaient çà et là disparurent elles-mêmes successivement. Mais, à mesure que le bâtiment s'éloignait du port et s'avançait en dehors des pointes qui l'abritent, il se trouvait dans des eaux sur lesquelles l'action du vent s'exerçait sans obstacle; la violence croissante de ses mouvements, le sifflement plus aigu du vent dans les cordages et dans la mâture, témoignaient de l'augmentation des forces contre lesquelles il avait à lutter. La machine semblait tantôt redoubler d'efforts pour vaincre la résistance que lui présentaient les lames plus profondes, et tantôt vouloir regagner le temps perdu par un accroissement de vitesse, quand la mer lui offrait une surface moins tourmentée : la marche successivement pénible et décidée qu'elle imprimait à la goëlette donnait aux allures du navire le caractère d'efforts personnels exercés par un être qui aurait eu conscience de la lutte qu'il soutenait, de l'importance qu'il y avait à vaincre et des dangers qui le menaçaient s'il venait à faiblir.

L'obscurité de la nuit était assez grande pour qu'on ne pût se diriger d'après la vue des côtes, qui étaient complétement perdues dans les ténèbres.

Le capitaine avait, en conséquence, donné la route sur la boussole; et pour suivre la marche de son bâtiment, dont il ne pouvait constater la position par rapport aux points fixes de la terre, il fut obligé d'avoir recours aux procédés qu'on emploie en pleine mer quand le navigateur, isolé sur l'Océan, n'aperçoit dans toute l'étendue de l'horizon que le ciel et l'eau.

« Si vous voulez voir notre position, me dit-il, et la route que nous avons à faire, venez avec moi dans ma chambre, je vais marquer le point sur la carte, et vous pourrez m'aider; car les mouvements du navire sont trop violents pour qu'on puisse, sans un peu d'aide, déployer les plans et manier la règle et le compas sans perdre l'équilibre.

— Très-volontiers, capitaine, et j'espère que, pour récompense, vous voudrez bien m'expliquer vos opérations, si toutefois ma faible dose de science me permet de les comprendre.

— Vous comprendrez à première vue. Morvan, dit-il en descendant, faites jeter le loch et envoyez-moi la route depuis notre départ. »

Je le suivis dans sa chambre où, en effet, la rotation de l'hélice produisait un mouvement de trépidation qui, joint au roulis et au tangage, devait rendre assez difficile toute opération un peu précise.

Le capitaine prit, dans un carton qui renfermait ses cartes, le plan de la baie de Tunis, et l'étendit sur la table.

« Nous allons marquer le point où nous sommes, me dit-il, par un procédé bien simple; nous savons l'heure exacte à laquelle nous sommes partis, et l'heure qu'il est maintenant; Morvan, qui fait jeter le loch dans ce moment, va nous dire combien nous faisons de milles par heure; nous connaîtrons donc la distance que nous avons parcourue depuis notre sortie du port. D'un autre côté, nous connaissons par la boussole la direction que nous avons suivie....

— Pardon, dis-je, en l'interrompant; j'ai souvent vu jeter le loch, mais j'avoue que je ne me suis pas rendu compte de la manière dont cette opération vous fait connaître la vitesse du navire.

— Oh, oh! monsieur l'observateur, répondit-il en riant, permettez-moi de vous dire que votre goût pour la marine ne vous a pas fait pousser vos observations fort loin, car le premier mousse venu vous aurait dit cela; mais votre négligence sera bientôt réparée. Puisque vous avez vu jeter le loch, vous savez que c'est un petit triangle de bois, attaché au bout d'une corde bien flexible qui s'enroule sur une espèce de bobine tournant sur un essieu, de sorte qu'elle peut se dérouler avec la plus grande facilité. Un des côtés du triangle est

garni d'une petite lame de plomb trop peu pesante pour le faire couler, mais assez pour que, lorsqu'on le jette à la mer, il se tienne droit dans l'eau, au lieu de flotter à plat comme une planche. Trois hommes sont nécessaires pour jeter le loch : l'un file la ligne, un autre a le tour où elle est enroulée, et le troisième tient en main un petit sablier qui met une demi-minute à s'écouler. Vous concevez que si, après avoir jeté à l'eau le triangle ou bateau de loch, on filait la ligne pendant une heure, bien également, de manière qu'elle fût toujours tendue, sans cependant l'être assez pour entraîner le bateau à la suite du navire, on saurait, en mesurant la ligne filée, la longueur du chemin parcouru.

— Sans doute, répondis-je, mais cela demanderait beaucoup de temps et beaucoup de corde.

— Pour économiser le temps et la corde, on divise, par des nœuds, la ligne en parties égales au cent vingtième d'un mille, comme la demi-minute du sablier est le cent vingtième d'une heure. Quand l'homme qui file la ligne sent passer dans ses mains la marque à partir de laquelle commencent les nœuds, il crie : « Tourne ! » Celui qui tient le sablier le tourne et regarde le sable couler; au moment où passe le dernier grain, il crie à son tour : « Stop ! » L'homme de la ligne ferme les mains et l'arrête ; on compte le nombre des

nœuds passés, et autant on a filé de nœuds pendant une demi-minute, autant on a parcouru pendant une heure de milles marins qui sont égaux au tiers d'une lieue marine. Comprenez-vous l'opération ?

— Parfaitement, » répondis-je.

Morvan parut en ce moment, et remit au capitaine un papier sur lequel il avait noté les renseignements qu'il lui avait demandés. « Nous ne filons que trois nœuds, capitaine, dit-il, et, avec le vent et la mer qui nous prennent par tribord, nous dérivons beaucoup.

— Diable ! dit le capitaine ; qu'on veille bien sous le vent.

— J'ai déjà envoyé un homme au bossoir, dit Morvan qui remonta aussitôt sur le pont.

— Maintenant que vous savez comment on connaît la vitesse du navire, dit le capitaine en reprenant son explication, vous allez facilement voir comment nous trouverons notre position sur la carte. Je trace, à partir du port que nous avons quitté, la route que nous avons suivie ; je prends avec mon compas sur l'échelle de ma carte (et il joignait l'action aux paroles) un nombre de milles égal à celui que nous avons parcouru ; je porte cette distance sur la route que j'ai tracée, et l'une des pointes de mon compas étant posée sur le point de départ, l'autre se trouve au point d'arrivée. A

partir de ce point, qui marque notre position, je vois dans quelle direction se trouvent le point que je veux atteindre et les dangers que je veux éviter, par exemple cette île plane qui se trouve à la pointe ouest de la baie, et sur laquelle le vent d'est pourrait nous jeter. »

Je suivais sur la carte les indications du capitaine. La baie de Tunis est ouverte au nord-est, et le port de la Goulette est situé sur la côte ouest, plus près du fond de la baie que de son ouverture. Les deux côtes qui forment le golfe se terminent par deux pointes, le cap Zebi à l'ouest et le cap Bon à l'est; près de chacune de ces pointes se trouvent, comme des sentinelles avancées, deux îles; l'île plane, qui élève à peine au-dessus de l'eau sa surface stérile et sablonneuse, laisse entre elle et la terre également basse du cap Zebi un passage étroit rendu encore plus dangereux par le prolongement des deux côtes, qui s'étendent sous l'eau par une pente insensible. Du côté de l'est, à peu de distance des terres hautes du cap Bon, s'élève la masse épaisse des rochers de l'île de Zembre, et, près d'elle, l'îlot de Zembrotte, comme une chaloupe auprès d'un vaisseau de haut bord. La route que faisait la goëlette était dirigée de manière à passer au milieu de l'espace qui sépare les deux îles. Cette direction était trop rapprochée de celle d'où le vent soufflait pour qu'on pût se servir des

voiles, et cependant la houle qui venait du large, en battant le navire obliquement au lieu de le prendre directement par l'avant, tendait toujours à le rejeter sur la côte ouest de la baie.

L'impossibilité d'apercevoir de loin dans l'obscurité de la nuit les terres basses de cette côte et de l'île plane, l'absence de phare sur les points qu'il était si important d'éviter, motivaient suffisamment la vigilance attentive que le capitaine avait ordonnée, et dont Morvan avait pris l'initiative.

« Les moyens que vous m'avez vu employer, me dit le capitaine, et qui constituent ce que nous appelons *l'estime*, nous font bien connaître notre position d'une manière approximative ; mais, outre le défaut de précision qui résulte de la difficulté de maintenir le navire exactement dans la route donnée, de l'imperfection des instruments et des opérations qui servent à mesurer le chemin parcouru, il y a une cause d'erreur que ces procédés ne nous permettent d'apprécier en aucune façon : ce sont les courants. Vous comprenez, en effet, que nous ne pouvons estimer ainsi que le mouvement du navire par rapport à la surface de la mer ; mais la vitesse et la direction du courant qui emporte à la fois l'eau, le bateau de loch et le bâtiment, nous échappe complétement ; aussi ne saurait-on se fier à l'estime quand la terre est voisine et ses approches dangereuses. Dans la position où nous som-

mes, nos yeux et nos oreilles seront nos meilleurs guides. »

Il avait, en faisant ces observations, fixé la carte sur la table, et, après avoir ramassé les instruments dont il s'était servi pour y tracer la route et notre position, il remonta sur le pont, où je le suivis.

La nuit était tellement noire, qu'en montant de la chambre, mes yeux, accoutumés à la lumière de la lampe qui l'éclairait, ne distinguaient absolument rien que la lueur rouge qui s'élevait au-dessus des fourneaux, et les étincelles qui s'échappaient parfois de la cheminée; le ciel, la mer, la mâture, le corps du navire étaient confondus dans les mêmes ténèbres. Au bout de quelques minutes, cependant, je m'habituai à l'obscurité, je vis se dessiner sur le fond noir du ciel la silhouette plus noire de la mâture, et je pus bientôt distinguer Morvan penché sur le plat-bord. Ses yeux, habiles à connaître toutes les apparences de la mer, cherchaient à distinguer l'horizon du côté de bâbord, par où il était si dangereux d'approcher la terre.

« Eh bien, Morvan, que cherchez-vous là? lui dit le capitaine, qui paraissait un peu piqué des craintes exagérées de son second. Quoique le vent et la mer soient un peu forts pour la machine de *la Rose*, elle ne s'en va cependant pas en dérive comme une bouée, et nous sommes parfaitement en position de doubler tous les dangers.

— Pour ce qui est de doubler les dangers, nous sommes en position de le faire, certainement; mais j'ose dire que j'en serais encore bien plus certain si je voyais *la Rose* sous sa misaine et sa grande voile; elle monterait sur le dos de ces lames comme une mouette, au lieu de se démener en tortillant le derrière comme un canard effarouché dans une mare de basse-cour.

— Je connais, dit le capitaine, les bonnes qualités de *la Rose*, et nous aurons bientôt l'occasion de les mettre à profit; mais nous nous servirons aussi de sa machine, quelque mauvaise opinion que vous en ayez, Morvan. Faites gouverner debout au vent, et, quand nous jugerons que nous nous sommes assez élevés pour doubler facilement l'île plane, nous nous servirons de nos voiles pour sortir de la baie. »

Morvan donna au matelot qui était à la barre l'ordre de gouverner dans une direction telle, que le navire marchant droit contre le vent et la mer, n'était plus exposé à tomber sous le vent de sa route. La marche fut naturellement ralentie; mais ce que la goëlette perdait en vitesse était compensé par l'avantage de gagner directement contre le vent toute la route qu'elle faisait, et de ne plus être poussée sur la côte dangereuse dont il était important de s'éloigner. Les roches élevées de l'île de Zembre, sur laquelle la nouvelle route du bâtiment était di-

rigée, devaient permettre de l'apercevoir quand on s'en approcherait. On pouvait le faire sans danger, car l'eau est profonde jusqu'au pied des roches; d'ailleurs le vent et la mer en repoussaient le bâtiment, tandis qu'ils l'auraient jeté sur l'île plane.

Cependant la marche de la machine devenait plus pénible à mesure que la goëlette s'avançait vers le large; quelques lames furent même tellement fortes que l'arrière étant soulevé avec violence pendant que l'avant plongeait dans le creux de la lame, l'hélice se trouvait hors de l'eau. N'éprouvant alors aucune résistance, tandis qu'elle était d'un autre côté soumise à l'action de la vapeur dans toute sa force, la machine partait et faisait tourner l'hélice avec la vélocité et le bruit d'une horloge qui se détraque, puis bientôt l'arrière replongeait à son tour dans l'eau; ce mouvement rapide s'arrêtait brusquement, et on entendait les coups sourds et lents de l'hélice et le souffle pénible de la machine.

La violence de ces mouvements, l'aspect sombre du ciel et de la mer, la connaissance de la position du navire, qui, si elle n'était pas immédiatement critique, pouvait le devenir d'un moment à l'autre par la rupture d'une des pièces de la machine, m'avaient jeté dans un état, sinon de frayeur, au moins d'inquiétude pénible. Ma pensée se reportait involontairement vers le port tranquille et sûr que nous venions de quitter, et je dois avouer qu'intérieure-

ment je n'étais pas loin de maudire l'imprudente impatience du capitaine, qui aurait bien pu attendre au lendemain matin pour faire notre sortie en plein jour. Le capitaine avait allumé un cigare; malgré le roulis et le tangage qui secouaient la goëlette, il persévérait à se promener dans un espace où il ne pouvait faire plus de dix pas, et, malgré la souplesse qu'il montrait dans les mouvements variés de toutes ses articulations et dans les balancements de son corps, il était souvent forcé de s'arrêter et de saisir la première manœuvre qui lui tombait sous la main, pour ne pas perdre l'équilibre.

Morvan, debout près de l'habitacle, l'œil sur le compas, rappelait à l'ordre par un : « Attention à la barre! » l'homme qui gouvernait, quand il laissait le navire dévier un peu de sa route, ou quand l'approche d'une lame plus menaçante exigeait du timonier plus d'adresse et de vigilance. De temps en temps, pour tenir en haleine l'homme qu'il avait placé en vigie à l'avant du navire, il s'écriait : « Ouvre l'œil devant! » et l'on entendait la voix du factionnaire qui, mêlée au sifflement du vent, répondait : « Ouvre l'œil aux bossoirs! » Mais, malgré le sang-froid apparent avec lequel il accomplissait les devoirs d'un officier commandant son quart, il était évidemment dans un état d'excitation peu rassurant pour moi qui l'observais.

Chaque mouvement plus violent de la goëlette, mais surtout les alternatives irrégulières et saccadées dans la marche de l'hélice, lui arrachaient des signes non équivoques, non pas de crainte, mais d'impatience et presque de colère. Quelque effort qu'il fit sur lui-même pour contenir l'expression de son mécontentement en présence du capitaine, sa patience qui ne paraissait pas sa vertu prédominante, fut bientôt à bout, et, cédant au besoin de s'épancher, il rompit enfin le silence en s'adressant à moi.

« Enfin, monsieur, trouvez-vous que ce soit là une manière honnête de naviguer? Vous qui avez déjà fréquenté la mer, trouvez-vous que ce soit là un perfectionnement? Avez-vous jamais vu un navire plus tourmenté? Que tout cela soit bon pour remonter les rivières, je n'en disconviens pas, et même j'avouerai que, si j'avais le malheur de naviguer sur l'eau douce, j'aimerais mieux être traîné par une machine que de me voir remorqué, ni plus ni moins qu'une charrette, par une demi-douzaine de malheureux chevaux, à grand renfort de coups de fouet; mais je répète que, quand on a sous les pieds, non pas un chaland, mais un bon navire avec ses mâts et ses voiles, et le vent du bon Dieu, il faut être fou pour chercher autre chose. Comment! nous sommes marins, et nous nous faisons charretiers! car enfin, qu'est-ce que je fais ici que

de dire à hue et à dia, quand le timonier ne gouverne pas droit? Si *la Rose* était sous voile, je saurais trouver une voilure convenable pour la faire marcher sans la fatiguer. Nous verrions si sa grande voile la rendrait trop ardente ou sa misaine trop molle, s'il faudrait prendre un ou deux ris pour qu'elle tienne bravement la mer sans forcer son gréement; mais avec votre machine, que faire? Elle pousse le malheureux navire comme un bœuf tire la charrue, et qu'il monte sur la lame ou passe au travers, nous n'y pouvons rien.

— En effet, répondis-je, enchanté d'être tiré des pensées un peu sombres qui commençaient à m'envahir; je m'aperçois que, comme dit Gros-René :

.... Le vaisseau, malgré le nautonier,
Va, tantôt à la cave et tantôt au grenier.

Mais êtes-vous bien sûr que, si nous n'avions pas de machine, nous serions plus tranquilles, et que le nautonier réussirait beaucoup mieux à calmer ces mouvements désordonnés?

— Ah! dit le capitaine, qui s'était rapproché de nous en entendant la vigoureuse entrée en campagne de son second contre les machines, nous serions certainement beaucoup plus tranquilles si nous n'avions que nos voiles, par la bonne raison que nous n'aurions pas pu sortir.

— Eh bien! où serait le mal? dit Morvan après

avoir un instant gardé le silence, dérouté par cet argument inattendu.

— Parbleu ! le mal, reprit le capitaine, c'est que nous serions amarrés dans le port de la Goulette pour deux, pour quatre, peut-être pour huit jours, tandis qu'avant huit jours nous serons amarrés dans le port de Marseille, si nous n'en sommes déjà repartis.

— Mon Dieu, capitaine, vous êtes bien pressé ! Voilà encore un résultat de vos inventions ; je disais tout à l'heure que nous étions devenus des charretiers, j'aurais dû dire des cochers d'omnibus, partant et arrivant à heure fixe sans prendre le temps de souffler. Quand nous étions dans l'Inde, monsieur votre père, *la Rose* et moi, et que nous apercevions au vent à nous quelque gros vaisseau de la compagnie qui nous paraissait avoir à bord plus de sacs de roupies que de paquets de mitraille ; ou bien quand nous sentions à nos trousses quelque frégate un peu trop causeuse pour que *la Rose* pût soutenir la conversation avec avantage, alors, nous aussi nous étions pressés, nous chassions ou nous prenions chasse, et *la Rose* portait de la toile autant que jamais un bon mât de sapin du Nord en ait porté sans craquer. Je l'ai vue filer dans ces moments-là plus vite que toutes les hélices et tout le charbon du monde ne la feront jamais filer ! mais en temps de paix, quand il s'agit tout simple-

ment de porter une cargaison et des passagers, je ne vois pas la nécessité de mettre le feu dans le ventre à un malheureux navire pour arriver un jour plutôt que l'autre.

— Vous parlez des passagers fort à votre aise, monsieur Morvan, dis-je en l'interrompant; mais je vous ferai observer que dans mes premiers voyages, lorsque le mal de mer m'accablait, et Dieu sait si j'en ai souffert! il ne m'était pas du tout indifférent de sentir la terre sous mes pieds un jour plus tôt ou plus tard. D'ailleurs, les affaires ont un grand intérêt à la régularité et à la rapidité des communications.

— Ah! les affaires! la rapidité des communications! voilà les grands mots qui répondent à tout. Est-ce une raison pour ne pas prendre le temps de vivre? Nous aurons beau courir, nous arriverons tous au bord du même fossé, et au bord du fossé nous ferons la même culbute. Vous êtes jeune, mon capitaine, et vous aussi, monsieur, et vous vous tourmentez pour aller vite; mais moi, qui ai bientôt filé le bout de mon câble, je n'ai plus tant d'ardeur. J'en ai eu dans mon temps, quand il s'agissait de battre l'Anglais; mais, quoique je sois devenu marchand, les affaires ne m'ont jamais tant fouetté le sang. Une affaire de moins, une pipe de plus, ajouta-t-il en allumant la sienne, cela ne m'a jamais beaucoup inquiété. Mais voyons, mon capi-

taine, moi qui ai fait deux fois le tour du monde à la voile, serais-je beaucoup plus avancé de l'avoir fait quatre fois à la vapeur ?

— Ma foi ! Morvan , répondit le capitaine, j'avoue qu'il eût été malheureux que la vapeur vous eût privé des loisirs des longues traversées, qui sont si propres à la méditation ; vous en avez admirablement profité et vous êtes devenu un profond philosophe. Mais je crains que, pendant les belles nuits des tropiques, vous n'ayez aussi écouté sous le gaillard d'avant trop d'histoires qui vous ont rempli le cerveau d'idées fort peu raisonnables.

— Capitaine, dit Morvan d'une voix qui trahissait une certaine émotion, vous voulez parler du feu Saint-Elme. Depuis quarante ans que je cours la mer, je ne l'ai pas vu souvent ; mais chaque fois qu'il a paru à bord, il est arrivé quelque malheur. Voilà tout ce que j'ai dit. Ce n'est pas ma faute si cela ne vous paraît pas raisonnable.

— Mais vous voyez bien qu'il n'est rien arrivé et que nous sommes entrés sains et saufs à la Goulette ! reprit le capitaine, dont le ton exprimait un peu d'impatience.

— Nous y sommes arrivés, mais nous n'en sommes pas revenus, dit Morvan sans se déconcerter ; un voyage se compte depuis le départ d'un navire jusqu'à son retour au port.

— Ainsi, répondit le capitaine, vous ne nous en tenez pas quittes? Mais réfléchissez donc au peu de bon sens que vous montrez : comme le feu Saint-Elme ne se montre jamais que dans de violentes tempêtes, il est assez naturel que son apparition soit fréquemment suivie d'événements sinistres, qui sont l'effet immédiat de la tourmente ou qui résultent plus tard des avaries qu'elle a causées. Des esprits grossiers ont facilement pu s'imaginer qu'il était la cause ou le présage surnaturel de ces malheurs; mais quelle relation voulez-vous qu'il y ait entre le feu Saint-Elme, que vous avez vu il y a quinze jours, et ce qui peut nous arriver, maintenant que nous sortons d'un port où le bâtiment a été visité de la pomme du grand mât au fond de la cale, et où nous aurions réparé nos avaries si nous en avions trouvé quelques-unes?

— Qu'est-ce donc que ce feu Saint-Elme? demandai-je.

— Un simple effet d'électricité, dit le capitaine. Dans les coups de vent violents, et avec le concours de certaines circonstances atmosphériques encore mal connues, les extrémités des mâts et des vergues se chargent de fluide électrique qui devient lumineux. Comme les mâts et les vergues sont disposés en croix, les matelots, en voyant dans l'obscurité d'une nuit de tempête ce signe mystérieux apparaître en lueur fantastique, ont attaché beaucoup

d'idées superstitieuses à un phénomène purement physique et qui n'a d'importance que comme signe d'une violente perturbation des éléments.

— Le capitaine explique tout cela parfaitement, répondit Morvan. Tout ce que je puis vous dire, c'est que j'ai vu le feu Saint-Elme trois fois à bord de *la Rose :* la première fois, c'était dans les mers de l'Inde, et bientôt après nous fûmes pris par les Anglais; la seconde fois, vous ne l'avez pas su, monsieur Henri, c'était dans le golfe de Gascogne, la première fois que nous avons navigué ensemble : votre père était parti avec nous.

— Il n'est pas revenu, dit le capitaine profondément ému.

— La dernière fois enfin, il y a quinze jours. Nous étions partis de Marseille trois jours avant, et le mistral nous emportait comme une plume; la mer grossissait, et les lames, gagnant de vitesse la goëlette, qui pourtant filait comme un oiseau, se dressaient sur son arrière et menaçaient de l'engloutir, si l'une d'elles venait à déferler à bord. Le capitaine prit le parti de relâcher à la baie de Palma, dans l'île de Sardaigne; *la Rose* fuyait sous sa misaine, et la machine avait peine à suivre la vitesse que le vent imprimait au navire. Il était nuit quand nous défilions le long de l'île d'Antioche, qui ferme la baie de Palma du côté du nord-ouest; j'étais de quart, et le capitaine était en bas occupé à étudier

sur sa carte le mouillage que nous allions prendre. Quand nous eûmes atteint l'extrémité sud de l'île, je fis orienter la misaine et j'ordonnai de venir au vent pour entrer dans la baie ; le bâtiment cessant alors de fuir devant la tempête, elle parut redoubler de violence, le vent siffla avec rage dans la mâture, et tout à coup je vis la croix de feu rayonner dans la nuit. « Le feu Saint-Elme ! » Ce fut un cri que je ne pus retenir. Le capitaine, en m'entendant, voulut monter sur le pont ; mais, au moment où il ouvrait sa porte, une énorme lame, nous prenant par le côté, inonda le pont, et, se précipitant par le panneau, emplit la chambre à moitié. Un second coup de mer aussi violent pouvait compromettre le bâtiment ; mais nous avions doublé la pointe de l'île d'Antioche, nous entrions dans une mer abritée, et bientôt *la Rose*, mouillée dans une rade sûre, attendait tranquillement le jour pour réparer le désordre de cette nuit de tourmente. »

Au moment où Morvan prononçait ces derniers mots, comme si une puissance surnaturelle eût attendu la fin de son récit pour l'appuyer d'une manifestation terrible, un éclair illumina l'horizon et on entendit au loin le roulement du tonnerre. Au même instant, le matelot qui était en vigie cria : « Terre devant nous ! »

« C'est l'île de Zembre, dit le capitaine, je l'ai aperçue dans l'éclair. Voilà un grain qui va tomber

à bord dans peu d'instants. Notre machine fatigue déjà beaucoup, et nous avons bien de la peine à refouler le vent; mais nous devons être en position de doubler l'île plane en mettant sous voiles; Morvan, voilà le moment de voir ce dont *la Rose* est capable : faites établir la misaine.

— A la bonne heure, dit Morvan; allons, debout! à la manœuvre, à larguer la misaine! »

On vit aussitôt sortir des coins où ils s'étaient blottis pour se mettre à l'abri du vent et des embruns de la mer les matelots qui, jetant bas leurs cabans, se mirent en devoir d'exécuter la manœuvre qu'on leur commandait; on entendit sur le pont le bruit des cordes qu'ils préparaient, et bientôt les battements de la voile dont les plis se déroulaient au vent.

« Paré à l'écoute! cria le maître.

— Bien! bordez! »

Et tous, rangés sur l'écoute et réglant leurs efforts sur la voix du maître, agirent ensemble pour tendre la voile.

« Maintenant, laissez porter? dit le capitaine.

— Laissez porter! » répéta le timonier.

Il fit mouvoir la roue du gouvernail, et le navire, obéissant à son action et à celle des voiles de l'avant dont les battements cessèrent, s'inclina sous l'effort du vent, et s'écarta de la route qu'il suivait.

« Gouvernez comme cela, dit le capitaine qui suivait son mouvement sur le compas, lorsqu'il le vit dans la direction où il devait marcher pour doubler les dangers.

— A la bonne heure, dit Morvan, voilà ce que j'appelle naviguer; voyez comme elle file! »

En effet *la Rose*, qui maintenant cédait à l'action du vent, au lieu de lutter directement contre lui, paraissait courir avec une rapidité fantastique sur le dos des lames qu'elle avait tout à l'heure tant de peine à surmonter. Sa machine, n'ayant plus qu'à suivre l'impulsion de ses voiles, fonctionnait sans effort, et l'écume blanche qui fuyait le long de ses flancs laissait derrière elle une longue trace lumineuse.

Cependant les éclairs se renouvelaient avec plus de fréquence, le tonnerre se rapprochait, et bientôt l'orage éclata sur notre tête. Un torrent de pluie et de grêle, que le vent nous fouettait dans la figure, tombait et rebondissait sur le pont; dans l'intervalle des éclairs, nous étions plongés dans la plus profonde obscurité; puis nous apercevions un instant à leur lumière la goëlette emportée dans un tourbillon d'écume. Pendant que dura la première fureur de la bourrasque, je restai comme anéanti devant la terrible beauté de ce spectacle, sans avoir un instant l'idée de descendre pour me mettre à l'abri. Le capitaine, debout, près de l'habitacle, sui-

vait d'un œil parfaitement calme la route du navire et les mouvements du timonier. Quant à Morvan, toutes ses idées sombres paraissaient dissipées comme par enchantement : il sifflait un air de ronde bretonne qu'il interrompait de temps en temps pour adresser en se frottant les mains quelques compliments à sa goëlette sur la manière dont elle se comportait.

« Morvan, dit le capitaine dès que le grain fut un peu calmé, faites larguer la grande voile, nous en aurons peut-être besoin tout à l'heure ; et qu'on veille bien sous le vent, car nous devons approcher de la pointe, et il est difficile de savoir au juste à quelle distance nous en passons avec un temps pareil. »

Morvan fit exécuter ces ordres, et l'équipage, rangé sur l'écoute de la grande voile, se tint prêt à la border, pendant que le capitaine et le second cherchaient à découvrir sous le vent les dangers dont ils redoutaient le voisinage. Cette précaution n'était pas inutile; car nous étions à peine depuis quelques minutes dans cette attente inquiète, quand l'homme de vigie cria : « Des brisants sous le vent !

— Oui, les voilà! me dit le capitaine en me montrant sur le fond noir de l'horizon une ligne blanche dont la permanence indiquait que la mer se brisait là contre un obstacle immobile; c'est l'île plane, nous n'en sommes pas loin, mais nous pou-

vons encore la doubler. Lofez! bordez la grande voile! »

Le timonier obéit, la goëlette prit une direction plus rapprochée de celle d'où le vent soufflait, et l'équipage hala l'écoute de la grande voile, dont l'action était nécessaire pour contre-balancer celle de la misaine dans cette nouvelle allure; mais la brise était encore tellement forte, que ce ne fut qu'après de longs efforts qu'on parvint à la border.

Malheureusement la pluie avait rendu glissant le taquet en bois sur lequel l'écoute devait s'amarrer; l'homme qui s'en était chargé avait aussi les mains engourdies et mouillées; il laissa filer l'écoute qui se dépassa entièrement de sa poulie et dont le bout fouetta à la mer. La goëlette, obéissant à ses voiles de l'avant, retomba sous le vent et se rapprocha de la ligne des brisants dont elle commençait à s'éloigner.

« Décidément, vous avez raison, Morvan, dit le capitaine; notre machine ne nous tirera pas de là. »

Morvan regardait d'un œil interdit la voile abandonnée au vent, qui battait avec violence et ébranlait la mâture. « Que le diable la borde maintenant! » dit-il en jurant.

A peine avait-il prononcé ces mots que la grande voile, obéissant à cette invocation comme par enchantement, cessa de battre, se tendit et se borda aux yeux de tout l'équipage stupéfié....

Stop! s'écria tout à coup le capitaine comme éclairé d'une révélation subite. La machine fut arrêtée. « Lofez maintenant! » La goëlette, sous une voile parfaitement équilibrée, reprit la direction qui l'éloignait des brisants, et déployant des qualités supérieures pour tenir le vent, comme elle en avait montré en courant largue, la menaçante ligne blanche passa peu à peu du travers à l'arrière, et finit par disparaître dans la nuit.

Qu'on ne se hâte pas trop de rire de la crédulité de nos marins, quand je dirai qu'à bord de *la Rose* on eut un moment l'idée d'attribuer à une puissance surnaturelle cet étrange secours venu si à propos. Il n'y a pas longtemps que, dans les salons les mieux hantés d'une ville qui passe pour un foyer de lumières, on a vu des personnages que rien ne pouvait faire soupçonner d'une faiblesse superstitieuse, plusieurs même des plus distingués, frappés de stupeur en présence d'une table tournant ou levant le pied, et disposés à attribuer à la coopération directe du tentateur un mouvement qu'un doigt pouvait produire avec facilité. Il est moins surprenant que de pareilles idées soient entrées dans l'esprit de simples matelots qui venaient de voir exécuter avec rapidité et sans aucune cause apparente, au moment même où le nom redoutable s'était échappé des lèvres de Morvan, une manœuvre où les efforts réunis de dix hommes avaient échoué. Nous étions restés muets

sous l'impression de cet événement extraordinaire. Le premier qui rompit le silence fut Morvan.

» Je ne sais vraiment pas, capitaine, dit-il, pourquoi vous vous donnez la peine de payer des matelots; il paraît que vous avez à votre service des personnages.... dont je ne veux pas dire de mal, mais enfin dont je ne serais pas enchanté de voir le nom couché à côté du mien sur le rôle d'équipage.

— De quels personnages voulez-vous parler? lui demanda le capitaine du ton le plus naturel.

— Eh! parbleu! de celui qui vient de border la grande voile tout à l'heure, et qui tient encore l'écoute à présent.

— Il est vrai que la grande voile a été bordée fort à propos; mais je vous ferai remarquer que, si le personnage dont vous parlez devait quelque jour demander le prix de ce service inattendu, c'est à vous qu'il devrait s'adresser, car c'est vous qui avez invoqué son secours, et non pas moi.

— Moi! dit Morvan épouvanté en se rappelant que c'était en effet à son appel que l'aide mystérieux était arrivé; je ne puis pas me vanter d'avoir vécu absolument comme un saint, mais je n'ai rien sur la conscience qui puisse autoriser celui dont nous parlons à entrer en rapports directs avec moi.

— Soyez tranquille, dit en riant le capitaine, et

comme nous voilà maintenant au large des dangers que nous avions à craindre, nous allons rétablir les choses dans leur état naturel. Maître! faites bosser le point de la grande voile. »

Personne ne montrait d'empressement à exécuter l'ordre du capitaine.

« Allons, Brancas, n'ayez pas peur, dit-il; vous allez voir qu'il n'y a rien que de très-naturel dans ce qui est arrivé. »

Rassuré par l'air et le ton parfaitement calmes du capitaine, maître Brancas prit une garcette et s'approchant, non sans quelque hésitation, du point de la voile où était fixée l'écoute, il se mit en devoir de l'amarrer solidement à un piton, sur la muraille même du navire, de sorte qu'on pouvait mollir l'écoute sans que la voile bougeât.

« Faites marcher la machine en arrière, maintenant. »

Dès qu'on exécuta cet ordre du capitaine, l'écoute se détendit; on put en ressaisir le bout qui fut repassé dans sa poulie; on l'amarra à son taquet, la machine reprit sa marche en avant et tout se trouva comme il l'avait annoncé, dans son état naturel.

« Eh bien! dit-il à Morvan, comprenez-vous ce qui s'est passé? le bout de l'écoute, en traînant à la mer, a fini par s'engager dans l'hélice, qui l'a enroulée et a bordé notre voile. Heureusement

l'idée d'arrêter la machine m'est venue avant que l'écoute ou l'hélice ne cassât.

— Vous avez toujours de bonnes raisons à donner pour ne rien croire, dit Morvan dont l'esprit frappé paraissait se rendre avec peine à l'évidence de cette explication. Après tout, il vaut mieux qu'il en soit ainsi qu'autrement. Mais, monsieur Henri, il n'en est pas moins vrai que je vois à bord de *la Rose*, depuis qu'on lui a mis tout cet attirail dans le ventre, beaucoup trop de choses qui ne sont pas naturelles, et que cela ne peut durer longtemps. En supposant que cela se soit passé comme vous le dites, pourquoi cela est-il arrivé au moment même où un certain nom m'est échappé? Tout cela, voyez-vous, ne me paraît pas clair. Quand j'étais dans l'Inde avec votre père, j'ai vu *la Rose* plus près des rochers qu'aujourd'hui, j'ai entendu siffler la mitraille et les boulets anglais, et personne ne peut dire que Jacques Morvan ait jamais tremblé; mais les boulets, on sait ce que c'est, il n'y a rien de plus simple. Tenez, lorsque nous avons abordé, au vent de l'île de France, la frégate du commodore....

— Morvan, mon ami, interrompit le capitaine, je vois, malgré les réserves que vous faites, que vos craintes sont tout à fait dissipées, et on peut être certain que vous êtes rentré dans votre état normal, quand on vous entend commencer une

nouvelle édition des exploits de *la Rose;* mais vous trouverez bon que je me contente des vingt ou trente dont vous m'avez fait part jusqu'à ce jour. Voici monsieur qui me paraît disposé à vous écouter, et, de fait, vos histoires ne manquent pas d'intérêt quand on les entend pour la première fois.

— Ce ne sont pas mes histoires, dit le vieux marin un peu piqué, c'est celle de *la Rose* et celle de votre père, et, si j'en parle souvent, c'est que je ne crois pas qu'il y ait pour vous rien de plus intéressant que ce que nous avons fait avec *la Rose*, votre père et moi.

— Vous avez raison, Morvan, répondit le capitaine, et ce que j'ai dit n'était pas pour vous faire de la peine; vous savez que j'en serais désolé. Mais vous êtes mouillé, et notre passager aussi; descendez dans la chambre, et, tout en vous réchauffant près du feu, je suis sûr qu'il prendra le plus grand plaisir à vous entendre.

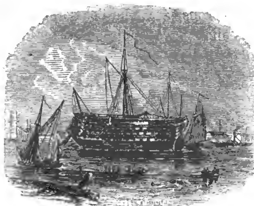
— J'accepte de grand cœur, dis-je à mon tour, et je descends tout de suite, car je m'aperçois que je grelotte dans mes habits trempés.

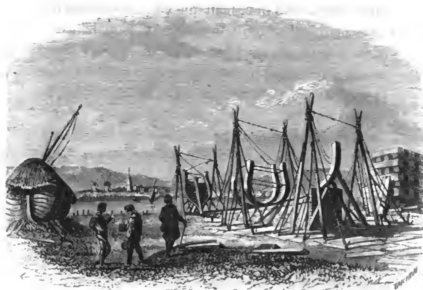
— Bonsoir, dit le capitaine; en attendant que le sommeil vous gagne, vous écouterez l'histoire de *la Rose*. Je vais laisser le quart au maître, maintenant que nous sommes en bonne route. »

En effet l'orage avait opéré dans le temps un changement favorable, l'épaisse couche de nuages

qui couvrait le ciel s'était déchirée, les étoiles paraissaient dans les intervalles, et la lune, qui se levait, commençait à éclairer l'horizon. La goëlette, poussée par une brise régulière, filait sous ses deux basses voiles aidées par la machine qui fonctionnait sans effort.

Nous descendîmes dans la chambre, nous changeâmes de vêtements, et Morvan, après avoir préparé du grog avec d'excellent rhum, remède souverain, selon lui, contre l'humidité, alluma sa pipe et commença l'histoire de la goëlette *la Rose*.





Construction de *la Rose* (page 72).

CHAPITRE III.

HISTOIRE DE LA ROSE. — CONSTRUCTION DU NAVIRE.

Jeunesse de Morvan. — Le père de Kermeur. — La carcasse du navire. — Aménagements intérieurs. — Mâture. — Gréement. — Lancement. — Doublage. — Armement. — L'équipage de *la Rose*.

« En 1806, dit Morvan, j'étais un garçon de dix-huit ans; mon père était patron d'un chasse-marée qui faisait le cabotage sur les côtes de l'Océan. Ce n'était pas à cette époque une chose aussi com-

mode qu'aujourd'hui, bien que ce soit toujours un rude métier. Les croiseurs anglais bloquaient nos ports et venaient mouiller jusque dans nos rades; on ne pouvait leur échapper qu'en profitant, pour mettre en mer, des coups de vent qui les obligeaient à prendre le large.

« J'avais accompagné mon père dans plusieurs de ses courses à Nantes, à Bordeaux, à Brest, et nous avions jusque-là heureusement échappé au double danger de la mer et de l'ennemi; mon père se trouvait maître d'une fortune honnête pour un patron de barque; il était vieux, et la prudence lui recommandait de ne pas risquer dans des entreprises qui devenaient chaque jour plus difficiles le pain qu'il s'était assuré pour ses vieux jours. De mon côté j'étais las de ce métier de ruses souvent inutiles, et je m'indignais d'être obligé, pour réaliser des gains très-modiques, de fuir toujours devant l'ennemi, comme un gibier traqué par les chiens. »

« J'avais appris mon métier avec mon père et je ne manquais ni d'énergie ni de capacité; mais j'étais encore trop jeune pour que, si j'avais pris le commandement du chasse-marée, un armateur m'eût confié sans appréhensions ses marchandises, dans les circonstances difficiles où se trouvait alors la navigation sur nos côtes. Mon père se décida donc à vendre son bâtiment, et il fut résolu que je cher-

cherais à employer ailleurs mon activité et mes talents maritimes. Mon père se retira avec ma mère dans les environs de Saint-Malo, où ils étaient nés tous deux. Il avait passé l'âge où l'État pouvait exiger ses services à bord des bâtiments de guerre, et il acheva paisiblement ses jours, partageant son temps entre les soins qu'il donnait à son petit jardin et les fréquentes promenades qu'il faisait à Saint-Malo.

« Un soir, en revenant d'une de ses fréquentes excursions à Saint-Malo, mon père me dit qu'il avait vu un de ses anciens compagnons, un jeune homme qu'il avait connu presque enfant, servant comme pilotin, dix ans auparavant, sur un vaisseau de guerre de la république. Après une campagne heureuse dans la mer de l'Inde en qualité de second d'un de nos corsaires les plus renommés, il revenait à Saint-Malo possesseur de parts de prises qui formaient une somme assez ronde; il était résolu d'armer un bâtiment qu'il devait commander lui-même et de recommencer, pour son propre compte, le genre d'entreprise qui lui avait si bien réussi comme second.

« Quand je pense, » me dit mon père, « que « c'est moi qui lui ai appris à faire son premier « nœud plat, et que je l'ai connu pas plus grand « que toi!

« — S'il a continué à grandir depuis ce temps-

« là, mon père, » répondis-je, « il est donc aussi « haut que sa grande hune? Car il me semble que « je suis d'assez belle taille, quoique vous ayez « toujours l'habitude de me regarder comme un « mousse.

« — Je voulais dire, » reprit mon père, « que « je l'ai connu plus jeune que tu n'es maintenant, « et aujourd'hui c'est un brave capitaine qui fait « parler de lui dans Saint-Malo. Si je n'étais pas « si vieux, j'aurais grande envie d'embarquer avec « ce garçon-là et de voir comment il manœuvre « un navire.

« — Es-tu fou, dit ma mère, « de penser encore « à aller en mer à ton âge? N'ai-je pas passé assez « de nuits sans sommeil, à écouter le sifflement « du vent, les mugissements de la mer ou le canon « des croiseurs?

« — Ma mère a raison, » dis-je en courant l'embrasser. « Vous resterez ici, mon père; votre croi« sière est finie et vous êtes dans un aussi bon « ancrage que vous ayez jamais pu le désirer. « Quant à votre ami le grand capitaine Kermeur, « s'il a besoin d'un Morvan, je sais bien qui vous « remplacera.

« — Toi, peut-être? un enfant! tu voudrais te « mêler d'aller faire la course! » dit mon père.

« — Je ne veux pas qu'il se fasse corsaire, » dit ma mère, ça n'est pas un métier chrétien.

« — Mon cher père, » répondis-je, « je suis un « enfant de cinq pieds six pouces, et, si je voulais « vous écouter, enfant je resterais jusqu'à cin- « quante ans. Je ne puis pas demeurer éternelle- « ment auprès de vous à ratisser votre jardin et « à arroser vos laitues. Vous m'avez fait marin, et « il faut que je navigue. Quoique vous ne puissiez « plus diriger mon éducation, vous savez que j'ai « assez profité de vos leçons pour qu'un capitaine « n'ait pas à regretter de m'avoir pris à son bord, « sans parler de mes cinq pieds six pouces, et de « ces bras qui sont assez solides, ce qui ne gâte « rien, surtout quand il s'agit de causer d'un peu « près avec messieurs les Anglais. Quant au mé- « tier de corsaire, ma chère mère, je ne puis vous « dire s'il est plus chrétien que celui des soldats « de terre ou des matelots de la marine militaire, « qui consiste de même à tuer des hommes et à « rendre à l'ennemi le plus de mal possible pour « le mal qu'il nous fait; mais ce que je puis vous « assurer et ce que mon père peut vous certifier « comme moi, c'est que ce métier est parfaitement « légal et autorisé par toutes les nations. »

« Je pense, monsieur, me dit Morvan interrompant son récit, que vous n'ignorez pas la différence qu'il y a entre un corsaire et un pirate?

— Certainement non, répondis-je; un corsaire est armé avec l'autorisation du gouvernement de

son pays ; son équipage est soumis à la discipline militaire comme celui des vaisseaux de guerre ; il n'attaque que l'ennemi, ses prises ne sont déclarées valables qu'après le jugement d'un tribunal spécial, et le partage en est réglé par la loi. Il n'y a donc rien de commun entre un corsaire et un pirate qui ne reconnaît d'autre loi que la force, d'autre autorité que celle du chef qui le commande, d'autre discipline que celle imposée par la nécessité à des bandits pour le succès de leurs brigandages. Quand un corsaire est pris, on le traite comme prisonnier de guerre, et, quoique les Anglais ne se soient pas montrés très-généreux en entassant sur des pontons leurs ennemis vaincus, ils eussent fait avec des pirates beaucoup moins de cérémonies : une poulie et un bout de corde au bout d'une vergue auraient bien vite réglé leurs affaires.

— Voilà justement, monsieur, reprit Morvan, ce que j'expliquai à ma mère, quoique je ne me sois peut-être pas aussi bien exprimé. Elle savait d'ailleurs tout cela comme moi; mais c'était le souci de me voir partir qui la faisait parler contre sa raison.

« Il faut cependant convenir, dit mon père, « qu'un gaillard de dix-huit ans ne peut pas se « flatter de rester longtemps au nid. Sur terre ou « sur mer, on trouvera bien vite la place d'un gar- « çon bâti comme toi.

« — Les Morvan sont marins de père en fils, ré-
« pondis-je, et c'est sur l'eau salée que je veux faire
« la guerre, puisque personne n'y peut échapper.
« Le capitaine Kermeur me paraît l'homme qui me
« convient, et, si vous voulez, mon père, me con-
« duire et me recommander à votre ancien pilotin,
« je pense que mon embarquement ne souffrira pas
« de difficulté. »

« Mon père savait qu'il était impossible de ne pas nous séparer bientôt, et un embarquement sous les ordres d'un homme à qui il avait eu occasion de témoigner de la bienveillance et de rendre quelques services, lorsqu'il avait commencé l'apprentissage si rude du métier de marin, lui paraissait une occasion trop précieuse pour qu'il ne me donnât pas facilement son consentement. Ma mère pleurait, mais sa raison lui disait aussi que notre séparation était un événement inévitable, qu'on ne pouvait différer que pour peu de temps. Il fut donc décidé que mon père m'accompagnerait à Saint-Malo et me présenterait au capitaine Kermeur.

« J'endossai le lendemain ma plus belle veste, je mis à mon chapeau ciré un ruban dont les bouts me tombaient au milieu du dos, et nous partîmes pour le port. Je m'étudiai pendant la route à prendre les airs dégagés d'un fin matelot, pour me présenter à mon futur capitaine avec l'assurance d'un homme, et non comme un enfant que son père mène à l'école.

« Le capitaine Kermeur était logé dans le plus bel hôtel de la ville ; quand nous entrâmes dans sa chambre, il finissait de déjeuner et se promenait de long en large en fumant un cigare.

« C'était un homme dans toute la force de la jeunesse, et la teinte brune que le hâle de la mer avait empreinte sur son visage ajoutait encore à la mâle énergie de ses traits. Dès qu'il reconnut mon père, il s'avança et lui serra cordialement la main ; l'air affectueux avec lequel il nous parla m'eut bientôt mis à l'aise, car je dois avouer que, malgré mes efforts, toute mon assurance avait disparu en présence du capitaine corsaire.

« Quand il fut informé de l'objet de notre visite, il m'adressa, pour s'assurer du degré de mon instruction nautique, quelques questions auxquelles je répondis de mon mieux. Mon éducation n'avait pas été très-soignée, mais j'avais appris le peu de géométrie indispensable à un caboteur pour comprendre les opérations nécessaires à la conduite de son bateau ; mon père m'avait enseigné à faire le point et à calculer la latitude. C'était assez, avec la connaissance pratique du métier, pour occuper promptement un poste supérieur à celui de simple matelot, à une époque où la science était peu répandue dans la marine.

« J'eus lieu de croire que l'examen de ma personne et de mes connaissances ne m'était pas défavorable ;

je fus inscrit en qualité de pilotin sur le rôle d'équipage de la goëlette *la Rose*, corsaire de douze canons, et il fut décidé que le capitaine me garderait avec lui jusqu'au jour de l'embarquement. Mon père me quitta, satisfait de me voir commencer sous de si heureux auspices la carrière qui avait été si rude pour lui, et de ce jour fut formé entre le plus brave et le meilleur des marins, *la Rose* et moi, un attachement que la mort seule a brisé.

« Morvan, mon ami, » me dit le capitaine dès que mon père fut parti, « je vais vous faire faire connais-« sance avec votre bâtiment; un bon et vrai marin, « comme j'espère que vous voulez le devenir, doit « connaître son navire dans tous ses détails, afin « de pouvoir juger, dans toutes les circonstances, « de la confiance qu'il peut avoir dans la machine « qui le porte, du parti qu'il peut en tirer, de la « gravité des avaries qu'elle souffre et des moyens « de les réparer. »

« Nous nous dirigeâmes vers le port. Je cherchais d'un œil avide, parmi les mâts des navires qui s'y trouvaient, quels pouvaient être ceux de la goëlette *la Rose*, où je devais faire mes premières armes; mais je n'apercevais rien qui ressemblât à la mâture forte et élancée que devait porter un corsaire de douze canons. Après avoir suivi le quai, le capitaine entra avec moi dans un canot qui se dirigea vers Saint-Servan, où nous débarquâmes après

avoir traversé le petit bras de mer qui sépare cette ville de Saint-Malo. C'est là que sont établis les chantiers où les armateurs de Saint-Malo font construire leurs navires, et dans ces derniers temps on y a même lancé quelques frégates pour le gouvernement.

« Un écriteau portant le nom de *la Rose* indiquait que le corsaire était ou plutôt serait un des navires en construction, car il n'y avait encore en place que la quille et l'étrave.

— Je ne m'étonne plus, dis-je en interrompant Morvan, de votre affection pour *la Rose;* c'est une tendresse presque paternelle, puisque vous avez assisté à sa naissance, à son baptême, et aidé ses premiers pas.

— C'est en suivant la construction de *la Rose*, reprit Morvan, que je me suis fait une idée de l'architecture navale; car jusque-là j'avais souvent regardé les navires sur les chantiers sans en tirer grand profit, comme vous avez pu vous-même voir bâtir bien des maisons sans être fort éclairé sur les procédés des architectes.

— Je suis certainement moins instruit, dis-je à Morvan, que vous ne l'étiez alors sur la construction des vaisseaux, et il n'est pas probable qu'il se présente jamais pour moi une occasion semblable à celle que vous avez eue. Mais j'ai sous les yeux le bâtiment tout fait; vous qui l'avez vu faire, vous pou-

vez me faire comprendre l'ensemble de sa charpente comme vous m'avez expliqué le jeu de sa machine Si vous n'êtes pas trop pressé de commencer le récit des exploits de *la Rose*, faites-moi d'abord assister à toutes les opérations par lesquelles vous avez vu transformer des troncs d'arbres informes en cette machine qui vous a promené sur toutes les mers et qui nous porte encore aujourd'hui.

— Bien, dit Morvan. Cela ne me paraît pas devoir être très-amusant; mais, puisque vous y tenez, je vais essayer de vous conter point par point ce que j'ai vu et ce que l'on m'a appris pendant la construction de *la Rose.* »

Il reprit ainsi son histoire :

« Je fus assez surpris de voir que le navire sur lequel je devais m'embarquer était encore dans les choses futures; mon capitaine s'aperçut de mon étonnement. « Ne vous impatientez pas, » me dit-il, « dans un mois nous serons à la mer. » En effet, le capitaine Kermeur avait, comme je vous l'ai dit, des parts de prises considérables; il voulait, pour tenter de nouveau la fortune, réunir en sa faveur les plus grandes chances; il mettait au premier rang des conditions du succès la certitude de trouver dans son bâtiment des qualités supérieures pour la marche et la manœuvre, et il avait résolu de n'y épargner ni soins ni argent. Il s'était donc adressé au plus habile constructeur de Saint-Ser-

van, le plan du navire avait été concerté avec lui, et il surveillait de ses yeux la qualité des matériaux et le travail des ouvriers ; aussi l'ouvrage avançait avec une merveilleuse rapidité.

« On compare souvent un navire à un être animé, et il y a, en effet, des moments où il faut bien se dire que ce n'est que du fer et du bois pour ne pas le croire doué de l'intelligence. Mais c'est dans la disposition de la membrure, qui forme comme le squelette d'un bâtiment, que l'analogie est frappante.

« La *quille* de *la Rose* représentait très-bien l'épine du dos, la pièce principale de toute la charpente, sur laquelle toutes les autres viennent s'articuler. L'*étrave*, qui est le prolongement de la quille, redressé pour former l'avant du navire, figurait un cou allongé et recourbé. On dressa ensuite, perpendiculairement à la quille, les *couples* qui s'enchâssent dans elle comme les côtes dans la colonne vertébrale; enfin, à l'arrière, l'assemblage de pièces qui compose l'*arcasse* et sert de base à la poupe du navire pouvait se comparer au système compliqué qui termine à sa partie postérieure le squelette d'un animal. Toutes ces pièces principales sont reliées par d'autres qui les croisent en courant dans le sens de la longueur du navire, de l'avant à l'arrière; celles-ci se nomment *serres ;* elles servent aussi de soutien aux poutres ou *baux* qui traversent

le bâtiment dans sa largeur et sur lesquelles sont établis les planchers appelés *ponts*. La charpente ainsi formée constitue ce qu'on appelle le bâtiment *monté en bois tors*.

« La surface intérieure et extérieure fut revêtue de longues planches ou *bordages*, appliqués et cloués sur les couples, en laissant toutefois de chaque côté, au-dessus du pont supérieur, six espaces vides en forme de fenêtres ; c'étaient les *sabords*, par où devait passer la bouche des canons. Les baux furent aussi recouverts par les bordages qui formaient les ponts. Tous les bois avaient été examinés avec soin par le capitaine ; toutes les pièces de membrure et les bordages, qui sont d'une importance particulière pour la liaison du navire, étaient de chêne coupé dans les forêts de la France, et encore n'employait-on pas indistinctement ceux qui provenaient de régions différentes : ceux qui viennent dans les contrées marécageuses sont plus gras, et on les employait dans la partie submergée, car dans les hauts ils auraient pu se pourrir promptement ; on y employait ceux du midi, qui se conservent mieux à l'air. On employait de préférence de jeunes bois, comme étant ceux dont on doit attendre le meilleur service ; mais, pour les pièces de grandes dimensions, on était obligé d'employer de vieux bois, et souvent, sans qu'il s'y trouvât aucun vice apparent, quand on les travaillait,

quand on y mettait la dernière main, il fallait sonder quelque veine douteuse, et on trouvait la pièce pourrie au cœur : un nœud, une branche cassée qui a laissé pénétrer l'eau, la gelée, produisent de semblables vices. Les bordages des ponts et de la partie supérieure du navire étaient en sapin : ce sont les arbres qui, faute de longueur ou de quelque autre qualité, ne peuvent servir pour la mâture, qu'on emploie à cet usage.

« Le soin minutieux avec lequel le capitaine surveillait la construction de son navire le ramenait chaque jour au chantier, où je l'accompagnais, et je suivis tous les détails de distribution intérieure, l'aménagement de la cale, des logements, des soutes destinées à recevoir les vivres et les munitions. S'il s'était agi d'un bâtiment uniquement destiné au commerce, ces dispositions eussent présenté peu de difficultés ; un seul pont couvre ordinairement toute la cale d'un navire marchand ; on réserve à l'avant et à l'arrière l'espace suffisant pour le logement des officiers et des matelots ; leur nombre est toujours peu considérable ; les vivres qui leur sont nécessaires et les divers objets d'approvisionnement occupent peu de place, et presque toute la capacité de la cale est réservée à l'arrimage des marchandises.

« Mais les conditions auxquelles doit satisfaire l'aménagement intérieur d'un bâtiment destiné au

combat sont bien plus variées ; l'équipage est toujours beaucoup plus nombreux, eu égard à la grandeur du bâtiment, puisqu'il doit suffire pour assurer en même temps le service des armes de toute espèce que porte le navire, et celui de la manœuvre, dont la précision et la rapidité n'ont pas moins d'influence sur le résultat d'une action. Il peut être forcé de tenir la mer longtemps sans relâcher ; la quantité des vivres embarqués est donc considérable ; elle forme avec les munitions de guerre la plus grande partie de la charge du navire. D'un autre côté, l'artillerie, placée dans la partie supérieure, tend à diminuer sa stabilité, c'est-à-dire la force avec laquelle le bâtiment se redresse quand une cause quelconque l'a fait incliner, force d'autant plus grande que le fond est plus lourd que le haut. Pendant que les vivres et les munitions se consomment, le poids de l'artillerie ne change pas ; il faut donc assurer la stabilité, malgré les variations inévitables dans la répartition des poids embarqués. Ces variations sont insensibles à bord d'un navire marchand, où les vivres ne forment qu'une petite partie du chargement.

« Les vivres, les munitions, les objets de rechange, étant d'un usage journalier, doivent se trouver toujours sous la main, tandis que la cargaison d'un navire de commerce n'éprouve aucun

dérangement, après avoir été embarquée, jusqu'au jour où, arrivée à sa destination, on en fait le déchargement.

« Enfin le logement d'un nombreux équipage exige des dispositions particulières.

« La division de la cale en parties propres à loger les divers objets de l'approvisionnement et l'arrangement de ces objets constituent *l'arrimage* d'un navire.

« Le pont supérieur supporte l'artillerie, et sur les vaisseaux de ligne on en établit trois ou quatre l'un au-dessus de l'autre ; on forme ainsi deux ou trois batteries. La batterie supérieure, qui est découverte, s'appelle batterie barbette : *la Rose* devait en avoir une de douze canons. Au-dessous, un autre plancher, appelé *faux pont*, forme le logement de l'équipage. Vous pensez que chacun des hommes qui le composent ne peut y avoir sa chambre, mais il a son poste marqué, où il pend son hamac à des crochets fixés dans les baux du pont supérieur. Au-dessous du faux pont est la cale; elle est partagée, par des cloisons et des plates-formes, en *soutes* destinées à recevoir le biscuit, les légumes, le vin, les salaisons, les voiles de rechange, le charbon, enfin les boulets et la poudre. La soute à poudre est établie au-dessous de la flottaison et au milieu du navire, afin qu'elle soit protégée contre les boulets par les objets qui

1. Grand mât. — 2. Mât de hune. — 3. Mât de perroquet. — 4. Vergues. — 5. Haubans. — 6. Balancines. — 7, 8, 9. Voiles. — 10. Ris.



emplissent les soutes qui l'entourent de toute part; elle est éclairée par une lampe établie dans un puits voisin, mais complétement séparé, et dont la lumière pénètre à travers un vitrage.

« En même temps qu'on travaillait à la coque du navire, on s'occupait aussi de la mâture de *la Rose:* elle devait être voilée en brick-goëlette, comme elle l'est encore aujourd'hui.

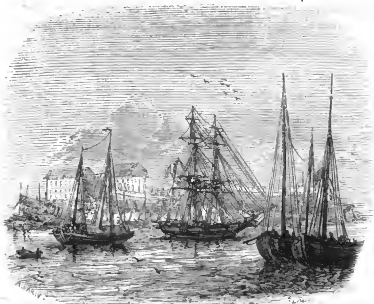
« Sa voilure se composait, au grand mât, d'une grande voile aurique; à l'avant, d'une *misaine* semblable; de trois *focs* sur son *beaupré*, qui est le mât horizontal de l'avant, et, en outre, de trois voiles carrées au mât de misaine, une *basse voile*, un *hunier* et un *perroquet;* enfin d'une voile triangulaire, nommée *flèche-en-l'air*, établie au grand mât au-dessus de la grande voile. Il fallait faire, pour établir toutes ces voiles, un assez grand nombre de pièces de mâture : 1° trois *bas mâts*, le grand mât, le mât de misaine et le beaupré; 2° un mât de hune, à flèche, devait se pousser au-dessus du mât de misaine un bout-dehors de foc au bout du beaupré, et une flèche au-dessus du grand mât; 3° une vergue de misaine, une vergue de hune, une vergue de perroquet et deux cornes, où se lacent les ralingues supérieures des voiles auriques.

« Lorsque les charpentiers eurent mis la dernière main au bâtiment, commença l'œuvre des

calfats. Vous savez qu'il est impossible aux ouvriers en bois, si on en excepte les tonneliers, d'ajuster les parties d'un vase en bois avec assez de précision pour que l'eau ne puisse passer au travers : les calfats sont chargés de remédier à cette imperfection. Ils commencent par élargir, au grand désespoir des charpentiers, les coutures, c'est-à-dire les intervalles des bordages que ceux-ci ont ajustés de leur mieux; puis à grands coups de maillet, ils y introduisent de l'étoupe; enfin ils recouvrent l'étoupe d'une résine fondue qui se durcit en refroidissant et qu'on appelle *brai :* le navire est alors imperméable.

« Le bâtiment terminé se trouve élevé sur un terrain où sa destination n'est pas de rester; il faut le faire passer du chantier où il a été construit au milieu de l'élément qu'il doit parcourir, et c'est le poids même du bâtiment, qui, pour les grands vaisseaux de guerre, peut s'élever jusqu'à cinq millions de kilogrammes et semble présenter des difficultés insurmontables, que l'on met à profit pour exécuter cette opération délicate. On construit les bâtiments sur des plans inclinés où, lorsqu'ils sont livrés à leur poids et ne portent plus que sur des surfaces bien graissées, ils glissent jusqu'à ce qu'ils soient supportés par l'eau. Ces plans inclinés sont appelés *cales;* on les fait très-solidement, et elles ont une pente de un mètre

sur douze, c'est-à-dire que si la base du plan incliné a cent vingt mètres, le point le plus haut est élevé de dix mètres au-dessus de cette base. Une plus grande inclinaison empêcherait d'être assez maître du bâtiment pendant l'opération de la mise

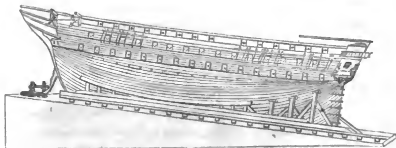


Cales et chantiers de constructions.

à l'eau; une moindre donnerait beaucoup de difficulté pour le mettre en mouvement.

« La surface des cales est une plate-forme en grillage, composée de pièces de bois qui se coupent à angle droit; ce grillage est supporté par une

maçonnerie. On ne pose pas la quille du vaisseau immédiatement sur la cale; elle porte sur des *tins* ou chantiers. Ces tins sont des billots de bois, dont la surface supérieure doit être bien exactement parallèle à celle de la cale. Le bâtiment terminé repose sur ses tins et sur des *accores* ou arcs-boutants dont un des bouts repose à terre, tandis que l'autre s'appuie contre ses flancs. Ces accores sont



Appareil de lancement pour un vaisseau

assez multipliés pour supporter toutes ses parties et l'empêcher de glisser. Pour faire passer le navire de la cale à la mer, on l'assoit sur un appareil construit de manière à pouvoir glisser sur la cale; cet appareil emporte le bâtiment sur une espèce de lit, ce qui lui a fait donner le nom de *berceau* ou *ber*.

« C'est toujours une opération importante dans un port de mer que le lancement d'un navire ; on

le parc de pavillons et de banderoles; souvent même un prêtre est appelé à munir de ses bénédictions le nouveau-né à la vie maritime, qui prend possession de son élément au milieu des vivat et des fanfares! Quoique entourée d'un appareil moins éclatant que les vaisseaux de guerre, *la Rose* n'en fut pas moins joyeusement saluée quand elle quitta son chantier. Elle s'élança dans les flots qui s'ouvrirent en écumant sous sa proue, et prit aussitôt son assiette avec une grâce d'où les connaisseurs tirèrent les plus belles espérances pour ses qualités nautiques.

« J'avais été placé à bord de la goëlette avec quelques matelots pour la manœuvre des cordages *de retenue*, destinés à amortir l'impulsion rapide qui l'emportait, et ce fut moi qui arborai le premier les trois couleurs sur sa poupe. J'avoue que dès lors, sans m'en rendre bien compte, je sentais mon sort lié au sien; je prenais ma part des acclamations qui la saluaient; les éloges que j'entendais donner à la beauté de ses formes et au fini du travail de sa charpente flattaient mon amour-propre, comme si j'eusse dû en tirer vanité autant que l'ingénieur qui en avait fait le plan et les ouvriers qui l'avaient mis à exécution.

« *La Rose* fut amenée au port de Saint-Malo; une dernière opération fut faite à sa carène. Elle fut placée sur un gril où elle restait à sec à mer basse,

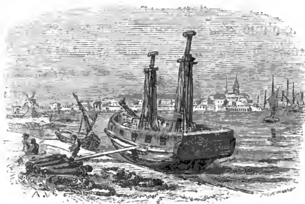
et on travailla à la doubler ; des feuilles de cuivre furent clouées sur toute la surface de la carène, depuis la quille jusqu'à la flottaison. Ce doublage, en empêchant les coquillages et les herbes marines de s'attacher aux flancs du navire, lui conserve ses qualités de marche ; il préserve aussi le bois des piqures des vers et des insectes qui détruisaient promptement les vaisseaux avant que cet usage fût adopté.

« Quand le doublage fut terminé, le capitaine s'occupa immédiatement de l'armement et du gréement de la goëlette.

« Toute la mâture et le gréement avaient été préparés en même temps qu'on construisait le bâtiment. Pendant que les matelots les plus habiles s'occupaient de la mâture et du gréement, où on les voyait suspendus de tous côtés, d'autres embarquaient les canons et les munitions, d'autres les vivres. On entendait retentir le maillet des calfats et le marteau des charpentiers mettant la dernière main aux installations de détail, qui ne peuvent se terminer qu'après la mise en place du gréement et de l'artillerie. Enfin l'extérieur de la goëlette fut peint en noir, et la muraille intérieure en blanc.

« Le désordre apparent qui résultait de tant de travaux différents, quoiqu'ils concourussent tous au même but, s'effaça peu à peu. A mesure que

les mâts s'élevaient à leur place, les écheveaux emmêlés du gréement se débrouillaient, les établis disparaissaient du pont, et, grâce à son gréement bien peigné et à ses douze canons en batterie, *la Rose* prit un air militaire qui la distinguait au milieu des caboteurs du port, comme un jeune conscrit qui vient d'endosser l'uniforme se dis-



Le gréement.

tingue au milieu de ses camarades villageois en blouse et en sabots.

« L'équipage commençait à faire un service régulier. Le capitaine l'avait recruté parmi les meilleurs matelots, à qui la vie monotone des escadres enfermées dans nos ports faisait rechercher avec empressement les moyens d'échapper au service de la marine impériale.

« Nous étions quatre-vingt-six hommes à bord de *la Rose*. Soixante armaient la batterie, dix étaient chargés de la mâture ; les maîtres, les pilotins, le cuisinier, le chirurgien et les officiers complétaient le nombre. Dès le commencement de l'armement, le capitaine parut satisfait de mon zèle, de l'ardeur que je montrais à m'instruire de tous les détails du métier qui m'étaient restés étrangers sur le chasse-marée de mon père, et il m'avait recommandé d'une manière particulière aux maîtres qui dirigeaient les travaux. Bien qu'ils ne brillassent nullement par la douceur des manières ou du langage, le fond vraiment marin de ma première éducation et ma docilité à exécuter leurs ordres et à écouter leurs leçons m'attirèrent leur bienveillance.

« Ce fut d'abord au maître charpentier que j'eus affaire pendant la construction du navire.

« Mon ami, me dit-il, vous n'aurez peut-être « pas souvent l'occasion de voir travailler l'une « après l'autre et mettre en place toutes les pièces « qui entrent dans un bâtiment ; puisque vous avez « le bonheur de pouvoir écouter les explications « d'un homme qui entend assez bien son affaire « (soit dit sans me flatter), profitez-en. La pre- « mière chose à savoir pour un marin, c'est la « manière dont est construite la maison qu'il doit « habiter, le moyen de la réparer quand il arrive

« quelque avarie, et même d'en bâtir une autre en « cas de perte complète. »

« Ce fut lui, en effet, qui me donna sur la construction des navires, dont la théorie exige de la part des ingénieurs des études approfondies, les notions pratiques dont la plupart des navigateurs sont obligés de se contenter, et dont j'ai cherché à vous faire comprendre l'ensemble.

« Quand on s'occupa de gréer *la Rose*, ce fut le maître d'équipage qui devint l'homme important, et, comme je n'avais navigué qu'à bord d'un chasse-marée, je cherchais à m'instruire avec lui de tous les détails du gréement d'un grand navire.

« Mon garçon, » ajoutait-il toujours après avoir répondu à mes questions, « je vois avec plaisir que « vous voulez devenir un vrai matelot; vous sentez « que le plus important pour y arriver, c'est la « connaissance du gréement, de la place et de l'u- « sage de toutes les manœuvres courantes ou dor- « mantes qui le composent. Il y a des charpentiers « à terre comme sur l'eau, on tire le canon dans « un fort comme sur un vaisseau; mais des mâts, « des voiles et des manœuvres, des ancres et des « câbles, voilà ce qui ne se trouve qu'à bord d'un « navire; la manière de disposer toutes ces choses « et d'en faire un usage convenable, c'est là ce qui « constitue le marin. »

« Quand je dirigeai mon attention sur l'installation de la batterie, sur les apparaux employés pour embarquer les canons et les placer sur leurs affûts, sur les agrès qui servent à les maintenir au sabord, à les manœuvrer et à les amarrer avec une solidité inébranlable dans les plus grands mouvements du navire, sur l'arrimage des boulets et de la poudre, sur la manière d'en organiser le passage pour approvisionner la batterie pendant le combat, je trouvai dans le maître canonnier la même complaisance et la même persuasion de la supériorité de ses fonctions.

« Jusqu'à présent, me faisait-il observer, *la* « *Rose* n'a été pour vous qu'un navire comme un « autre, pouvant servir à pêcher la morue ou à « transporter indifféremment toutes marchandises « d'un port à un autre. J'ai souvent entendu discu- « ter sûr l'estime qu'on doit accorder à chaque pro- « fession. C'est une question que je ne me charge « pas de décider; contentons-nous de savoir que « c'est par le canon que la nôtre est supérieure à « toutes les autres : car c'est le canon qui est l'arme « des navires, qui les fait bâtiments de guerre et « qui les anoblit comme l'épée anoblit celui qui la « porte. »

« Je me gardais bien de contredire des prétentions justifiées de part et d'autre par d'aussi bonnes raisons, et, sans m'inquiéter beaucoup de décider

quelle était la partie la plus essentielle du métier, je tâchais de profiter de l'expérience et des avis de tous et d'acquérir toutes les connaissances qui pouvaient m'être utiles dans la pratique de ma profession.





Le combat (page 103).

CHAPITRE IV.

PREMIÈRES COURSES DE LA ROSE. — LE CORSAIRE.

Appareillage. — Saute de vent. — Combat inégal; *la Rose* échappe à son ennemi. — Une chasse dans les parages de Saint-Brandon. — Arrivée à l'île de France.

« Grâce à l'activité du capitaine et de tous ceux dont il dirigeait les travaux, *la Rose* se trouva, comme il l'avait annoncé, prête à mettre à la voile au bout d'un mois. J'obtins la permission d'aller

embrasser une dernière fois mon père et ma mère. Je n'avais jamais quitté mon père, et, comme nos voyages avaient toujours été courts, c'était la première fois que je me séparais de ma mère pour un temps dont je ne pouvais prévoir la durée, mais qui, selon toutes les probabilités, devait être de plusieurs années.

« Tout le monde était à son poste quand je revins à bord de la goëlette ; mais le port était bloqué par les Anglais, et il fallait attendre pour sortir que le mauvais temps dispersât les croiseurs ennemis et qu'une nuit sombre nous permît de passer au milieu d'eux sans être aperçus. Des courants violents et un grand nombre d'écueils rendent la navigation très-périlleuse aux abords de Saint-Malo ; mais il fallait nécessairement affronter ces difficultés pour échapper au danger plus certain de tomber aux mains de l'ennemi. Nous étions au mois de novembre, les nuits étaient longues, les coups de vent fréquents, et une occasion favorable ne tarda pas à se présenter.

« Saint-Malo est situé au fond d'un golfe formé par la côte de Bretagne depuis les Sept-Iles jusqu'à la baie de Cancale, et par la côte de Normandie, qui remonte au nord, perpendiculairement à celle de Bretagne, jusqu'au cap la Hogue. Ce golfe est ouvert au nord-ouest, et les vents du sud-ouest, qui sont les plus fréquents et les plus violents, nous

permettaient d'en sortir; en outre, ils forçaient les croiseurs, pour ne pas s'exposer à être jetés sur des côtes ennemies, à se retirer vers leurs ports et à nous laisser le passage libre.

« Dès que le vent fut dans cette direction avec la brume et la petite pluie pénétrante qui l'accompagnent ordinairement, le capitaine se rendit à bord de la goëlette, et tout fut préparé pour l'appareillage. Vers quatre heures du soir, *la Rose* mit sous voiles et fit route au nord-ouest par une brise qui fraîchissait d'instant en instant et commençait à soulever les longues lames de l'Océan.

« La goëlette réalisa tout d'abord les espérances que nous donnaient la finesse de ses formes et le soin qui avait été apporté dans tous les détails de sa construction; la rapidité de sa marche, la douceur de ses mouvements, la facilité avec laquelle elle portait sa voilure, nous permettaient de croire que nous pourrions facilement échapper aux croiseurs ennemis, lors même que l'obscurité et le mauvais temps n'auraient pu leur cacher nos mouvements.

« Pendant la nuit le vent augmenta constamment, et le lendemain matin nous nous trouvions au milieu de la Manche; le vent, qui nous avait été favorable pour sortir du golfe, nous était maintenant directement contraire, puisqu'il nous poussait dans le détroit et que nous voulions entrer dans l'Océan. La

mer était d'ailleurs trop grosse pour que nous pussions essayer de gagner en louvoyant. On fut donc obligé de mettre en cape, c'est-à-dire de rester sous peu de voiles, présentant l'avant du navire dans une direction aussi rapprochée que possible de celle d'où soufflait le vent, afin de ne pas trop dériver et d'attendre, sans changer beaucoup de position, qu'une modification dans la direction ou dans la force du vent nous permît de continuer notre route.

« Plusieurs bâtiments parurent à l'horizon pendant la journée; tous passèrent loin de nous. Ils paraissaient se diriger vent arrière vers les côtes d'Angleterre; mais, bâtiments de guerre ou bâtiments marchands, ils cherchaient un refuge contre la tempête, et l'état de la mer était tel que nous ne pouvions ni songer à les chasser ni nous inquiéter de leurs poursuites.

« Vers le soir, la violence du vent était si grande qu'un navire moins excellent que *la Rose* eût été forcé d'aller chercher un abri; mais elle se comportait admirablement, et d'ailleurs certains signes, auxquels se trompent rarement les marins de nos côtes, faisaient prévoir un de ces changements subits dans la direction du vent qui terminent fréquemment les tempêtes dans ces parages.

« Le temps était devenu plus clair, la brise soufflait par violentes rafales et faiblissait dans les

intervalles. J'étais de quart de huit heures à minuit. Après avoir donné ses ordres en descendant dans sa chambre, le capitaine prévint l'officier qu'il devait s'attendre à une *saute de vent* et l'engagea à prendre ses dispositions en conséquence. En effet, vers onze heures, le vent acquit une force plus grande encore; la grêle nous aveuglait, et la goëlette s'inclinait d'une manière qui commençait à m'inquiéter, quand elle se redressa tout à coup : le vent était tombé; la mer, couchée tout à l'heure sous la violence des rafales, clapotait et ballottait le navire dans ses mouvements capricieux.

« L'officier de quart nous fit ranger sur les bras du vent de notre hunier et fit carguer les voiles goëlettes. Ces ordres étaient à peine exécutés, que le hunier fut appliqué sur la mâture avec un bruit semblable à un coup de canon, et il l'eût brisée infailliblement si nous n'eussions pris nos précautions d'avance; mais les bras de sous le vent étaient largues, le hunier fut orienté immédiatement, et *la Rose* put faire route pour sortir de la Manche. On augmenta de voile à mesure que la mer, soulevée par le vent de sud-ouest, en s'apaisant peu à peu pour céder à l'action de la brise du nord-ouest qui venait de se lever, permit de le faire sans danger.

« Nous aurions pu en quelques jours quitter la région des vents variables, où nous étions exposés

aux coups de vent et à la grosse mer[1]; mais le capitaine voulut, au contraire, rester quelque temps dans ces parages pour exercer son équipage, examiner ceux de ses matelots qui n'avaient pas encore l'habitude de la mer, leur apprendre à se connaître et à manœuvrer ensemble, persuadé que, lorsque nous aurions acquis dans ce climat tourmenté une habileté suffisante dans toutes les parties du service, tout nous deviendrait facile sous le beau ciel des tropiques.

« *La Rose* resta une quinzaine de jours à croiser entre les Açores et les Canaries, et son équipage fut occupé à des exercices continuels pour se familiariser avec toutes les manœuvres que les accidents de la navigation ou du combat pouvaient rendre nécessaires, et se former à l'usage de toutes les armes qu'il devait employer contre l'ennemi.

« La manœuvre des voiles consiste principalement à les déployer, à en diminuer la surface quand le vent devient trop fort, à les serrer, à les orienter.

1. Entre les tropiques les vents soufflent toute l'année de l'est; cette région est nommée région des vents *alizés*. Dans la zone tempérée, les vents n'ont pas cette fixité, ils varient fréquemment; cependant les vents d'ouest prédominent. Il en résulte que les bâtiments qui ont à faire route à l'ouest se maintiennent autant que possible dans la région des vents alizés, tandis que ceux qui ont à marcher vers l'est viennent chercher les vents variables dans la zone tempérée.

« Toutes ces manœuvres, dont la difficulté varie selon la force du vent, l'agitation de la mer, la violence des mouvements du navire, doivent se faire avec rapidité, surtout lorsqu'il s'agit d'exécuter devant l'ennemi un mouvement qui peut décider du résultat d'un combat. La force et l'habileté des matelots sont nécessaires pour bien manœuvrer un navire; mais à bord d'un bâtiment de guerre, où l'équipage est nombreux, il faut avant tout remplir deux conditions indispensables, dont l'absence annulerait les plus sûrs éléments de succès : l'ordre et le silence; l'activité la plus ardente se déploierait en vain, l'adresse la plus consommée serait perdue au milieu de la confusion et du bruit.

« C'est à obtenir de la part de ses matelots, presque tous déjà marins exercés, un ensemble parfait dans les manœuvres, que le capitaine tendait de tous ses efforts, et ce résultat fut bientôt obtenu.

« Quand il nous crut en état de faire face à tous les événements et de tirer le meilleur parti possible des qualités de notre navire et des armes qu'il portait, *la Rose* reprit sa route au sud. Nous passions entre les îles du cap Vert et le continent africain en serrant la terre le plus que nous pouvions, quand nous aperçûmes sous le vent une voile courant, au contraire, du côté des îles. Elle était encore loin de nous, car on n'apercevait que ses huniers

au-dessus de l'horizon. Leur dimension indiquait un grand navire, et il n'y avait guère à douter qu'il n'appartînt à la croisière anglaise établie dans ce passage. Le capitaine espéra un instant que, les deux navires continuant leurs routes opposées, cette voile suspecte disparaîtrait bientôt à l'horizon; mais il paraît que ses vigies avaient d'aussi bons yeux et veillaient aussi bien que les nôtres. En effet, on remarqua bientôt un mouvement dans sa mâture; il devint évident qu'il s'approchait de nous au lieu de s'éloigner : ses huniers et ses basses voiles s'élevèrent successivement au-dessus de l'horizon, et au bout d'une demi-heure nous pouvions parfaitement distinguer une corvette qui tenait le plus près du vent, et gouvernait de manière à couper notre route.

« Nous étions dans l'impossibilité d'éviter cette fâcheuse rencontre; nous défilions le long de la côte avec une jolie brise d'est qui en venait directement. C'est au plus près du vent que *la Rose* avait, comme tous les bâtiments de son espèce, une supériorité de marche qui lui eût permis d'échapper, et elle ne pouvait déployer ses qualités qu'en se rapprochant de la côte, où elle eût été promptement acculée. Si elle fuyait en s'éloignant de la terre avec le vent largue ou de l'arrière, elle perdait l'avantage de la marche et courait en outre le risque de rencontrer d'autres bâtiments ennemis

en se rapprochant des îles, qui probablement étaient le centre et le point de ralliement de leur croisière. Le capitaine, ne pouvant attendre le salut de son navire que des chances inespérées d'un combat inégal, ordonna le branle-bas de combat. Nos sabords furent ouverts, nos pièces prêtes à tirer en quelques minutes. On tendit à l'intérieur de la muraille des filets destinés à retenir les éclats de bois, à les empêcher de voler sur le pont et de multiplier ainsi les ravages du feu de l'ennemi. Des bouts de corde furent disposés dans la mâture, allant d'une manœuvre à l'autre et les reliant ensemble, afin que, si l'une était coupée, elle ne tombât pas sur le pont, mais fût retenue par les autres. On amena les embarcations des portemanteaux à la mer, pour éviter les dégâts qu'auraient pu causer leurs éclats. Chacun prit les armes qui lui avaient été désignées, et l'ordre, la rapidité, le silence avec lesquels tous ces préparatifs furent faits, montrèrent au capitaine que le temps qu'il avait passé à nous exercer n'avait pas été perdu.

« Mon poste était à l'arrière, près du gouvernail, à portée de la voix du capitaine, dont je devais transmettre les ordres si le bruit du combat l'empêchait de se faire entendre, ou s'il jugeait à propos de ne pas faire connaître à tout l'équipage ce qu'il commandait à ses officiers.

« J'avais assisté sur les côtes de France à l'échange

de quelques boulets entre les croiseurs anglais et les bâtiments de guerre qui protégeaient nos convois; je dois avouer cependant que ce ne fut pas sans une certaine émotion que je vis s'avancer sur nous, toutes voiles dehors, la corvette anglaise. Sa supériorité paraissait si évidente qu'elle n'avait daigné faire aucun des préparatifs qui précèdent toujours une action. Un usage généralement répandu à cette époque dans la marine française, et qui lui fut souvent funeste, c'était de tirer dans la mâture de l'ennemi au lieu de tirer sur le corps même du navire. Si on parvient quelquefois par ce moyen à lui faire des avaries qui le forcent à recevoir le feu dans une position désastreuse, en le mettant dans l'impossibilité de manœuvrer, il arrive le plus souvent que la plupart des boulets sont perdus; ne voyant point de tués ni de blessés dans ses batteries, l'ennemi prend bientôt une entière confiance, et son feu devient supérieur.

« Le capitaine connaissait parfaitement les inconvénients de cette manière de combattre; mais nous étions tellement inférieurs en force à notre ennemi, que notre seule chance de salut était de lui faire quelque avarie qui le mît dans l'impossibilité de nous poursuivre; nous pourrions alors gagner le large pendant qu'il serait occupé à la réparer. Il fit donc mettre toutes ses pièces *en belle*, c'est-à-dire droit au milieu du sabord, et prévint les canonniers

de pointer à démâter quand il donnerait l'ordre de commencer le feu.

« La corvette s'avançait sur nous, *tribord amures*, c'est-à-dire qu'elle recevait le vent par ce côté. Quand elle fut à portée de canon, elle laissa arriver pour nous élonger sous le vent, de manière à nous prendre entre la terre et ses canons et à nous couper toute retraite. Le capitaine fit ranger sur les cargues de la grande voile tous les hommes qui n'étaient pas occupés au pointage.

« La corvette, quand elle fut arrivée à demi-portée, nous tira un coup de canon à boulet, qui ne devait sans doute être qu'un avertissement de nous arrêter; mais le canonnier qui avait tiré, voulant probablement rendre l'injonction aussi pressante que possible, pointa si près de notre avant, que le boulet, après avoir ricoché, traversa notre grand foc. Nous vîmes en même temps le pavillon anglais se déployer à la corne.

« Laisse porter ! dit le capitaine ; carguez la « grande voile ! »

« *La Rose*, obéissant à l'action du gouvernail et à celle de ses voiles, tourna sur elle-même et présenta son côté de babord à l'avant de la corvette, qui avançait toujours et se trouvait alors à portée de pistolet.

« Attention, mes amis ! » dit le capitaine aux chefs de pièces; « ne vous pressez pas et tirez juste : feu ! »

« Nous prenions l'Anglais en enfilade; je regardais avec anxiété l'effet de notre décharge, et je dois dire que j'étais tellement préoccupé du résultat, que toute idée d'un danger personnel avait complétement disparu de mon esprit.

« Nos six coups de canon partirent successivement, à mesure que nous défilions sur l'avant de notre ennemi. Le premier coup fit un trou dans le petit hunier près de la hune, mais n'amena aucun autre désordre dans la mâture; le second produisit un ébranlement sensible dans tout le mât de misaine; mais, comme les voiles de l'avant nous cachaient tout le reste du navire, nous ne pouvions juger de la gravité de l'avarie. Deux coups partirent presque en même temps sans résultat; le cinquième coupa un étai du petit mât de hune; enfin le sixième brisa la vergue de misaine du côté de babord au quart de sa longueur. C'était une avarie grave, mais qui ne mettait pas la corvette dans l'impossibilité de nous faire payer cher notre témérité; aussi je vis le capitaine frapper du pied son banc de quart et laisser tomber ses mains, qui tenaient sa longue-vue, avec un profond découragement.

« Un grand mouvement s'était produit à bord de la corvette, qui ne s'attendait pas à notre résistance audacieuse; elle avait manœuvré pour suivre notre mouvement d'arrivée et nous présenter le travers; je commençais à découvrir la volée de sa

première pièce de l'avant à tribord, quand un septième coup de canon partit de la goëlette. Le mât de misaine de la corvette tressaillit encore; mais cette fois, après un moment de terrible anxiété, je le vis s'abattre avec fracas. Toute la mâture au-dessus de la hune vint en bas et tomba sous le vent. Ce ne fut qu'un cri de joie à bord de la goëlette, et, sur l'ordre du capitaine, je déployai à mon tour les trois couleurs aux yeux de nos ennemis furieux de voir échapper leur proie.

« Ils étaient en effet hors d'état de nous poursuivre, grâce au coup heureux que venait de tirer le chef de notre première pièce. Il avait eu le temps de recharger et d'envoyer son coup de canon avant qu'ils fussent en position de nous lancer leur bordée.

« La chute de son mât de misaine arrêta court le mouvement de la corvette, et *la Rose* lui passa sous le vent, où sa batterie, masquée par ses mâts rompus chargés de leur gréement et de leurs voiles, était réduite au silence. Nos canonniers, encouragés par le succès qu'ils venaient d'obtenir, s'apprêtaient à continuer leur feu; mais le capitaine jugea plus prudent de s'éloigner que de continuer un combat trop inégal, malgré le désordre momentané que la chute de sa mâture avait produit sur le bâtiment ennemi.

« *La Rose* serra le vent et fut bientôt hors de por-

tée, malgré quelques coups de fusil qui partirent de la corvette et n'atteignirent personne. Quand la nuit eut dérobé nos mouvements à l'ennemi, elle reprit sa route au sud, sans autre avarie qu'un trou dans son grand foc.

« Le lendemain matin rien ne paraissait à l'horizon, et nous étions définitivement débarrassés de cette dangereuse rencontre.

« Notre voyage continua sans aventure fâcheuse, et le capitaine, dont la bienveillance pour moi ne s'était pas démentie, employa les loisirs de notre longue navigation à m'enseigner l'usage des instruments et la pratique des calculs nautiques qui servent à déterminer, par l'observation des astres, la position d'un bâtiment à la mer. J'avais déjà quelques notions de géométrie, et j'avais une telle passion pour tous les détails de ma profession, j'apportais une volonté si ferme à l'étude, que, malgré mon peu de disposition pour les abstractions mathématiques, je fus bientôt en état de mettre en pratique les méthodes le plus fréquemment employées pour trouver la latitude et la longitude à la mer, et d'en démontrer les formules d'une manière satisfaisante.

« Lorsque nous approchâmes du cap de *Bonne-Espérance*, le capitaine, pensant que les Anglais ne pouvaient avoir manqué d'établir une croisière sur ce point fréquenté, jugea prudent, pour éviter

quelque rencontre aussi désagréable que celle que nous avions faite aux îles du cap Vert, de prolonger sa route au sud, beaucoup plus loin que ne le font ordinairement les bâtiments qui se rendent dans la mer des Indes. En s'élevant dans les hautes latitudes, *la Rose* eut encore à lutter contre les grands vents et la grosse mer. Nous avions cependant l'avantage de ressentir avec plus de force les vents d'ouest, qui sont les plus fréquents dans ces parages; ils nous poussèrent rapidement à l'est du cap, et la goëlette, ayant alors commencé à remonter vers le nord, se trouva, après une traversée d'environ trois mois, aux atterrages de l'île de France.

« Dans le nord-est de l'île de France se trouve un groupe d'îles appelées Saint-Brandon, à une distance de quatre-vingts lieues. Le capitaine savait qu'un habitant de l'Ile-de-France y avait formé un établissement de pêche, et il résolut de se diriger sur ce point avant d'aborder la colonie, pour y prendre des informations sur son état actuel et sur la force et la sévérité du blocus.

« Laissant donc l'île de France à l'ouest, nous arrivâmes sans rien rencontrer au mouillage de Saint-Brandon, où l'on apprit que la croisière anglaise se composait de plusieurs frégates et d'une corvette qui se partageaient la surveillance de Bourbon et de l'île de France. L'entrée du Port-Louis,

dans cette dernière île, était plus étroitement bloquée que jamais, et la station anglaise s'y tenait à l'ancre pendant toutes les nuits.

« Le capitaine résolut de profiter de cette circonstance pour forcer le blocus et pénétrer au Port-Louis. Il venait de donner ses ordres pour appareiller, quand on aperçut dans l'est deux grands navires gouvernant sur nous; c'étaient deux frégates anglaises. D'après la coupe de leurs voiles, la forme de leur avant, la tenue de leur gréement, il était impossible de s'y tromper.

« Il fallait fuir vers le nord, c'était la seule route qui nous fût ouverte; mais, en montrant trop tôt notre intention, l'une des deux frégates se fût détachée pour nous couper cette retraite; nous restâmes donc à l'ancre, tout en nous préparant à mettre sous voile avec la plus grande promptitude quand le moment serait venu. Les matelots qui étaient montés dans la mâture pour larguer les voiles affectèrent de les étaler, comme s'ils n'avaient eu d'autre intention que de les faire sécher, et déployèrent dans les haubans quelques bonnettes pour mieux tromper l'ennemi.

« Dupes de notre feinte sécurité, les deux frégates laissèrent porter ensemble au sud pour venir au mouillage où nous paraissions les attendre. Après avoir rangé la pointe du sud, elles serrèrent le vent tribord amures et portèrent sur nous.

« C'était le moment d'agir. Nous étions tous rangés sur les écoutes et sur les drisses; un homme, la hache à la main, était prêt à couper le câble de notre ancre. Sur l'ordre du capitaine, toutes les voiles furent bordées et hissées; un coup de hache rendit la goëlette libre d'obéir à l'action de ses voiles, et elle s'éloigna, gouvernant au nord et longeant les îles à l'ouest, à la distance d'un ou deux milles.

« Les deux frégates nous suivirent et nous tirèrent quelques coups de canon en déployant leur pavillon; mais nous étions hors de portée, et nous marchions mieux qu'elles. Cependant, pour ne pas les rebuter dans leur chasse et pour les entraîner vers le nord avec nous, *la Rose* gouvernait très-près du vent et laissait souvent ralinguer ses voiles; nous les conservâmes ainsi dans nos eaux et à peu près à la même distance jusqu'à la nuit. Dès que l'obscurité fut assez grande pour cacher nos mouvements, *la Rose* pénétra dans un des canaux qui séparent ce groupe d'îles et de bancs. Le vent nous était contraire pour le traverser et il fallait louvoyer pour passer au vent, mais c'était là que *la Rose* montrait toute sa supériorité; pour virer de bord et gagner au vent, elle n'avait pas de rivale. Après avoir passé à l'est des bancs, la goëlette descendit au sud, et au point du jour nous nous retrouvions par la latitude et à peu de distance du point d'où nous étions partis la veille. Les deux frégates avaient disparu. Nous

voyant tranquilles de ce côté, le capitaine vint reprendre son mouillage de la veille, pour relever l'ancre qu'il avait été obligé d'abandonner dans notre appareillage précipité.

« Ces manœuvres d'ancres, qu'il faut retirer du fond à force de palans et transporter, embarquées ou suspendues dans l'eau, avec des chaloupes surchargées de leur poids, sont les plus pénibles et les plus dangereux des travaux que les marins ont à supporter, parce qu'elles sont lentes, que la forme des ancres les rend difficiles à manier et à placer, et que la moindre négligence ou la moindre maladresse dans la manœuvre de ces lourdes masses de fer peut amener des accidents et des blessures graves.

« Il fallut débarquer notre chaloupe pour relever notre ancre, opération que le capitaine n'ordonnait pas sans quelque crainte d'être surpris par une nouvelle visite des frégates qui nous avaient poursuivis. Elle fut cependant exécutée sans accident, et, après avoir mis ses deux ancres au bossoir, rembarqué sa chaloupe et appareillé de nouveau, *la Rose* se dirigea sur la pointe nord de l'île de France.

« Lorsque *la Rose* fut arrivée à une vingtaine de lieues au nord-est de l'île aux Serpents, le capitaine fit *mettre en panne* pour attendre la nuit. On met en panne pour rester en place à la mer; on obtient

ce résultat en brassant les voiles de l'arrière et celles de l'avant en sens contraire, de sorte que les unes recevant la brise sur leur surface arrière, ce qui tend à faire avancer le bâtiment, et les autres la prenant par l'avant, ce qui tend à le faire culer, leur effet se neutralise, et le bâtiment reste en place ou à peu près. *La Rose*, qui n'avait pas de voiles carrées derrière, resta sous sa grande voile et son hunier sur le mât.

« Quand la nuit fut venue, *la Rose* se mit en route, faisant le plus de voile possible; vers une heure du matin, nous reconnûmes l'île aux Serpents, nous dépassâmes successivement l'île Ronde, l'île Plate, enfin le Coin-de-Mire et la pointe aux Canonniers, sans avoir fait aucune mauvaise rencontre. Arrivé là, le capitaine fit serrer toutes les voiles hautes, et ne garda que les deux voiles goëlettes, pour prolonger la côte le plus près possible, afin que la goëlette, projetée sur la masse noire de la terre, ne fût pas aperçue et pût atteindre l'entrée du port.

« *La Rose* suivit ainsi les récifs, la sonde à la main. Un peu avant le jour nous avions reconnu l'île aux Tonneliers, et nous attendions en panne qu'il fît assez clair pour pénétrer dans la passe. La lumière qui blanchissait derrière les montagnes nous permit bientôt de trouver notre chemin. Elle nous montra en même temps la division anglaise

qui commença à tirer sur nous; mais il était trop tard pour qu'elle nous empêchât d'entrer, et nous jetions l'ancre au fond du port, pendant que la batterie de l'île aux Tonneliers se chargeait de lui répondre. »





Arrivée à l'Ile de France.

CHAPITRE V.

CROISIÈRES, AMARINAGE DE PRISES.

Attaque de pirates. — L'iman de Mascate. — Bourbon. — Ras de marée à Saint-Denis. — Le capitaine fait prisonnier. — Morvan prisonnier à Manille. — Échange. — Moussons.

« Puisque vous avez navigué, monsieur, vous savez quel sentiment de plaisir indéfinissable on éprouve, après un voyage sur mer, à revoir la terre, les arbres, les maisons, et d'autres visages

que ceux qu'on a eus constamment sous les yeux à bord, lors même qu'on n'aurait eu que d'agréables relations avec ses compagnons de voyage. Mais ce que vous pouvez imaginer est certainement au-dessous de ce que nous éprouvâmes quand *la Rose* eut jeté l'ancre dans le fond du port. L'entrée d'un navire était un événement grave à cette époque pour la colonie étroitement bloquée, et qui ne recevait que rarement des nouvelles de la France et des événements de la guerre.

« La goëlette fut bientôt entourée d'embarcations, et quand, après les formalités d'usage, on lui eut accordé la libre pratique, elle fut envahie par une foule de gens empressés de savoir d'où elle venait, quand elle avait quitté la France, qui la commandait, et s'ils ne trouveraient pas quelque ancienne connaissance parmi son équipage.

« L'île de France était alors le point de départ et le centre de toutes les opérations militaires dirigées contre les Anglais dans la mer des Indes. C'est de là qu'étaient parties les divisions de l'amiral Sercey et de l'amiral Linois, qui, avec des succès variés mais toujours avec honneur, tinrent successivement en échec les forces britanniques. C'est là que d'audacieux corsaires, Surcouf, Pothier et beaucoup d'autres, dont les noms et les hardis coups de main sont trop peu connus, amenaient les prises qu'ils faisaient sur le commerce ennemi,

et quelquefois même sur leur marine de guerre. Ce mouvement amenait dans les ports de la colonie un grand nombre de marins créoles et français. Plusieurs de nos matelots trouvèrent parmi eux beaucoup de camarades qu'ils avaient connus, soit dans leur pays, soit à bord des bâtiments sur lesquels ils avaient déjà navigué dans ces mers. Les reconnaissances, les embrassements, les nouvelles qu'on se donnait des camarades et des bâtiments qu'on avait quittés, remplirent la goëlette de joyeux éclats de voix. Le capitaine, qui ne voulait pas comprimer des épanchements si légitimes, mais qui ne voulait pas non plus leur sacrifier l'ordre qu'il avait établi à bord de son bâtiment, envoya à terre, après leur avoir payé la solde qui leur était due, tous ceux qui n'étaient pas indispensables à la garde du bâtiment. Lui-même s'y rendit pour s'occuper immédiatement de faire remplacer nos vivres épuisés par notre longue traversée, et pour s'informer auprès des autorités et de tous ceux qu'il jugerait capables de lui donner d'utiles renseignements, du nombre et de la position des forces ennemies, des points où il aurait le plus de chance de surprendre des bâtiments de commerce sans escorte, et des époques où il devait trouver à certains rendez-vous des bâtiments de guerre français en état de le protéger. Il m'emmena avec lui, et je l'accompagnai dans ses visites.

« Le capitaine, comme je vous l'ai dit, avait déjà navigué comme second d'un des corsaires les plus hardis qui eussent jusque-là parcouru la mer des Indes; aussi n'était-il pas un étranger à l'île de France. Nous rencontrions à chaque instant des matelots qui le saluaient, des officiers qui lui serraient la main. La colonie n'est pas assez vaste pour se suffire à elle-même par l'agriculture; en temps de paix, son commerce la faisait vivre, mais depuis la guerre il était anéanti. Ses habitants, qui portaient dans leur patriotisme toute l'ardeur de sentiment des créoles, et qui se montraient, du reste, toujours disposés à payer de leur personne et de leur bourse, accueillaient avec enthousiasme des entreprises qui avaient pour but de les approvisionner aux dépens du commerce ennemi.

« De nombreux volontaires se présentaient pour faire partie de l'équipage, et le capitaine embarqua plusieurs marins qu'il avait déjà connus, dont l'expérience, acquise par de longues navigations dans ces mers, devait lui être précieuse, et qui pouvaient lui servir de pilotes dans les parages qu'il devait fréquenter.

« Dès le lendemain de notre arrivée, on commença à embarquer les vivres dont nous avions besoin, et, huit jours après notre arrivée, *la Rose* était prête à reprendre la mer. Le capitaine avait résolu d'aller établir sa croisière à l'entrée du golfe

Persique, vers les bouches de l'Indus. Mais nous avions été obligés de traverser la croisière anglaise pour entrer à l'île de France, et il fallait, avant de réaliser nos beaux rêves, forcer une seconde fois le blocus pour en sortir.

« Il y avait, en même temps que nous, dans le port du nord-ouest, une frégate appelée *la Piémontaise*. Elle y était entrée peu de temps avant la goëlette avec un vaisseau de la compagnie des Indes, dont elle s'était emparée après un combat sanglant. Elle était prête aussi à reprendre la mer, et le capitaine résolut de profiter de sa sortie pour passer pendant que l'ennemi serait occupé à poursuivre un adversaire plus important.

« *La Piémontaise* appareilla, en effet, un matin, vers quatre heures; nous la laissâmes passer, et, une demi-heure après, les coups de canon que nous entendîmes au large nous annoncèrent qu'elle était aux prises avec les Anglais. *La Rose* mit sous voile à son tour, et, quand elle fut en dehors des passes, nous aperçûmes *la Piémontaise* échangeant des coups de canon avec une frégate anglaise, tandis qu'une autre, un peu sous le vent, faisait force de voile pour venir prendre part au combat. Le capitaine fit serrer le vent et nous nous éloignâmes rapidement; cependant nous suivions avec anxiété le résultat de la lutte, et, avant de perdre de vue les combattants, nous eûmes la satisfaction de voir que

la Piémontaise avait une supériorité de marche qui lui permit de n'avoir affaire qu'à l'une des deux frégates ennemies. Le feu de la frégate française était bien nourri, et son adversaire, désespérant de la réduire à elle seule, prit enfin le parti de laisser porter pour se rapprocher de sa compagne, abandonnant *la Piémontaise*, qui prit le large de son côté.

« La goëlette navigua pendant une quinzaine de jours sans rien rencontrer. Enfin, dans les parages des îles Seychelles, nous aperçûmes un navire, qui fut bientôt reconnu pour un brick armé. Le capitaine fit courir sur lui, et, parvenu à portée de canon, manœuvra pour l'attaquer immédiatement.

« Le brick hissa la flamme et le pavillon de la compagnie des Indes, et les appuya d'un coup de canon à boulet qui passa à quelque distance de notre avant. *La Rose* hissa aussitôt le pavillon tricolore, et répondit par un boulet qui perça le grand perroquet du brick.

« L'ennemi cargua ses basses voiles et ses perroquets, et nous envoya toute sa bordée. La mer blanchit à cinquante pas de nous, mais pas un boulet ne nous atteignit.

« Il est à nous! s'écria le capitaine; il n'a que « des caronades, et par conséquent peu de monde. »

« Le premier boulet que le brick nous avait envoyé n'avait passé sur notre avant qu'après avoir

ricoché, et sa bordée, qui n'avait pu nous atteindre, avait convaincu le capitaine que notre ennemi était armé de caronades d'une portée beaucoup moindre que celle de nos pièces, dont le premier coup avait frappé dans la partie la plus élevée de la mâture. Il résolut de profiter de cet avantage et de la supériorité de sa marche, en se maintenant à bonne portée de notre artillerie, dont nous ne perdions pas un coup, pendant que celle du brick ne pouvait nous faire aucun mal.

« Après avoir harcelé pendant près de deux heures notre ennemi, qui tenta plusieurs fois de fuir en se couvrant de voiles, mais qui n'était pas plus en état de lutter de vitesse que de nous résister, le capitaine jugea au ralentissement de son feu qu'il avait perdu beaucoup de monde et qu'il était temps d'en finir. Toutes les pièces furent chargées à mitraille et mises en batterie. Le chef de pièce resta seul pour tirer, au commandement du capitaine. Tout l'équipage, armé de sabres, de pistolets et de poignards, se tint prêt à sauter à bord de l'Anglais dès que nous l'aurions abordé. Ces dispositions prises, *la Rose* laissa arriver sur le brick, avec l'intention de ne tirer qu'à portée de pistolet. Le capitaine allait ordonner le feu, quand l'ennemi, s'exagérant sans doute la force numérique de notre équipage, amena son pavillon.

« On arma aussitôt une embarcation pour aller

chercher le capitaine de la prise que nous venions de faire; il vint à bord avec tous les papiers concernant son navire et sa cargaison.

« C'était un brick de trois cents tonneaux, armé de dix caronades de douze et monté par soixante-quinze hommes d'équipage; sa cargaison, composée de fer, d'indigo et de toiles, était évaluée à près de deux millions de francs.

« On peut juger de la joie de notre équipage après une telle capture, qui ne nous avait pas coûté un homme. La part qui revenait à chacun de nous était une fortune plus considérable que le plus ambitieux n'eût osé l'espérer.

« On transborda sur *la Rose* tous les Anglais de l'équipage prisonnier; quant aux Indiens, et aux Portugais, dont on n'avait pas à craindre de révolte, ils restèrent à bord et formèrent, avec quelques-uns de nos matelots, l'équipage de prise, dont le commandement fut donné au lieutenant de la goëlette. Le capitaine lui enjoignit de se rendre à Bourbon. Il pensait qu'il parviendrait plus facilement à mouiller sur l'une des rades foraines de cette île qu'à pénétrer dans les ports fermés de l'île de France.

« Dès que notre prise nous eut quittés, le capitaine me fit appeler.

« Morvan, me dit-il, j'ai besoin d'un homme
« brave et intelligent pour remplacer le lieutenant

« qui vient de partir ; c'est vous que j'ai choisi. Vous
« êtes encore bien jeune et vous avez encore bien
« des choses à apprendre et de l'expérience à
« acquérir ; mais vous avez ce qui ne s'apprend
« pas, l'instinct du marin et l'amour de votre mé-
« tier. Les deux affaires que nous avons eues n'ont
« pas été bien terribles, mais j'ai pu voir que
« l'odeur de la poudre et le bruit du canon ne
« vous faisaient pas perdre votre sang-froid. Son-
« gez que vous allez maintenant commander à des
« hommes qui, par la manière dont ils obéissent,
« expriment le meilleur des jugements sur la va-
« leur de leurs chefs. Faites en sorte que l'opinion
« favorable que j'ai de votre capacité ne soit pas
« démentie. »

« J'étais loin de m'attendre à un avancement si rapide et si imprévu, et mon premier mouvement fut d'être effrayé de la responsabilité qui allait peser sur moi; mais la vanité ne perd jamais ses droits sur une jeune tête : j'avais pour moi, outre le suffrage de mon capitaine, la conscience de connaître assez bien mon métier, et je m'accoutumai promptement à regarder ma promotion comme un événement moins surprenant qu'il ne m'avait paru d'abord.

« Le capitaine me proclama et me fit reconnaître officier du corsaire en présence de tout l'équipage assemblé sur le pont; je m'installai dans la cabine

laissée vide par celui que je remplaçais, et je passai de la gamelle à la table des officiers, où l'on vida le soir même quelques bouteilles à ma santé et à mes succès futurs.

« *La Rose* continua sa route et arriva sur la côte de Perse après un voyage de deux mois, sans autre rencontre. Nous longions la terre à petite distance, lorsque un matin nous vîmes se détacher de la côte une foule de petites barques chargées de monde. Elles appareillèrent leurs voiles et portèrent sur nous en trois divisions. Il était évident que nous allions être attaqués, et on se prépara au combat à bord de *la Rose.* Le nombre de nos ennemis était si grand et leurs embarcations marchaient si bien, que je ne sais comment nous nous serions tirés de l'engagement dont nous étions menacés, s'il eût fait calme. Heureusement la brise était fraîche et soufflait de terre; *la Rose* s'éloigna d'abord vent arrière et attira après elle ceux des pirates qui marchaient le mieux; puis, revenant au vent, elle envoya sa bordée à deux d'entre eux, qui s'étaient le plus approchés. L'effet fut tel au milieu de la masse d'hommes qui encombraient ces canots, qu'ils serrèrent le vent immédiatement, et après avoir rallié ceux qui étaient en arrière, et s'être consultés avec eux, ils portèrent sur la terre et disparurent, nous débarrassant de la fâcheuse perspective de voir la goëlette, après avoir échappé trois fois aux

croisières anglaises, tomber dans les mains de misérables pirates.

« En quittant cette côte dangereuse, le capitaine se dirigea vers l'Arabie et nous conduisit à Mascate pour y prendre des vivres frais et de l'eau. On connaissait à l'île de France les dispositions bienveillantes du prince de ce pays pour notre pavillon, bien que la surveillance de nos puissants ennemis l'empêchât de conclure avec nous une alliance ostensible. En effet, dès que nous eûmes mouillé dans le port de Mascate, un grand nombre de bateaux nous apportèrent des provisions de toute espèce. Un agent du gouverneur déclara qu'il avait ordre de veiller, non-seulement à ce que ces vivres fussent livrés à titre de présent, mais à ce que les patrons des barques ne reçussent aucune indemnité; l'iman voulait témoigner, par de tels services rendus aux bâtiments français, des sentiments d'amitié que la politique lui interdisait de manifester autrement.

« En quittant Mascate, *la Rose* descendit la côte de l'Indostan, le plus souvent sous le pavillon de la compagnie des Indes. Nous approchions quelquefois assez de la terre pour apercevoir distinctement les dômes des pagodes au milieu des bouquets de palmiers. On voyait souvent quelque Indien poussant devant lui un bœuf ou un âne, quelquefois un nabad monté sur un éléphant et des femmes vêtues d'étoffes

Un paysage de l'Iude.


NAPOLI
Nazionale

de couleurs éclatantes, portant sur leur tête des corbeilles pleines des fruits de cette terre féconde. Mais ce spectacle, tout en recréant nos yeux lassés de l'uniformité de la mer, ne rendait pas notre lard moins salé ni notre eau plus fraîche. *La Rose* prit une vingtaine de bâtiments, mais tous de trop peu de valeur pour mériter d'être expédiés dans nos colonies. On gardait les objets les plus précieux et ceux qui pouvaient nous servir; on transbordait les équipages et on coulait les navires. Quand nous avions un trop grand nombre de prisonniers, on les expédiait sur quelque bâtiment ou barque de peu de valeur.

« Lorsque le capitaine voulut opérer son retour, il résolut de passer par les îles Maldives, qui s'étendent un peu dans l'ouest et dans la direction de la côte de Malabar; il avait l'intention d'y prendre du *kaire*. C'est une espèce de cordage fait avec la bourre des cocos; il est très-fort et en même temps très-léger, et celui des Maldives passe pour le meilleur de toute l'Inde. Le capitaine garda une de nos dernières prises chargée de riz et de diverses denrées de l'Indostan, pour l'échanger contre des cordages dont il savait que nos deux îles manquaient.

« Dès que le chargement fut complet, la goëlette appareilla des Maldives et fit route sur Bourbon, où nous étions tous fort pressés d'arriver pour avoir

des nouvelles de notre première prise, qui était de beaucoup la plus riche de toutes celles que nous avions faites, et dont la vente devait réaliser la plus grande partie des profits de la campagne.

« L'île de Bourbon, plus étendue que l'Ile-de-France, située entre cette dernière et Madagascar, est composée de deux montagnes vocaniques dont une est encore en activité. Son sol déchiré en tous sens est néanmoins d'une grande fertilité; le café, le sucre, le girofle y viennent en abondance, et y sont d'excellente qualité; enfin le climat est parfaitement sain. Malgré tous ces précieux avantages, Bourbon est, comme colonie, d'une bien moindre importance que l'île de France. Le motif de cette infériorité, c'est que, sur toute l'étendue de la côte, qui présente la forme d'une ellipse allongée du nord-ouest au sud-est, on ne trouve pas un seul enfoncement où l'on puisse faire un port, si ce n'est Saint-Paul, où les travaux nécessaires n'ont pas été exécutés. La rade de Saint-Denis est foraine, c'est-à-dire ouverte à tous les vents, et elle est sujette à de terribles ouragans. Mais, si cette rade est peu sûre, elle est aussi plus difficile à bloquer, et *la Rose* y jeta l'ancre après une croisière qui avait duré plus d'un an.

« La capitaine se rendit immédiatement à terre. Après avoir mis à terre nos prisonniers et remplacé ceux de nos matelots qui avaient ramené la prise

et qui presque tous s'étaient embarqués sur les bâtiments de l'État, il s'occupa de faire compléter son eau et ses vivres; et nous nous disposions à entreprendre une nouvelle campagne, quand un événement imprévu vint changer tous nos projets.

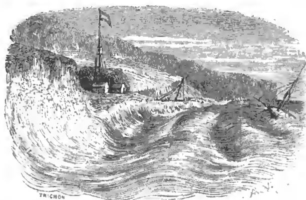
« La rade de Saint-Denis est, comme je vous l'ai dit, exposée à des ouragans redoutables. Ils sont souvent accompagnés d'un phénomène particulier, appelé ras de marée. On a comparé les mouvements de l'Océan, quand le calme polit sa surface, à la respiration de quelque animal gigantesque pendant son sommeil. Il arrive parfois que, sans cause apparente, sans qu'un souffle de brise ride la surface de l'eau, le monstre enfle ses flancs et s'agite comme oppressé par un cauchemar. Des ondulations profondes semblent se poursuivre et deviennent plus profondes encore en se confondant. Quand ces ondes soulevées rencontrent une côte sans abri, elles s'y ruent avec fureur, elles se dressent en immenses volutes, se brisent et roulent sur les plages en torrents d'écume. Il n'est pas de câble ni de chaîne qui puisse alors retenir un navire au mouillage; le fond des rades est lui-même bouleversé et les ancres sont entraînées avec les navires, quand les câbles ne se brisent pas. Une longue expérience a permis de constater, à Bourbon, certains signes qui précèdent ordinairement ces *ras de marée*. Dès qu'ils apparaissent, un

signal hissé à terre et appuyé d'un coup de canon avertit tous les navires à l'ancre sur la rade qu'ils doivent prendre le large immédiatement.

« Le capitaine était à terre avec notre chaloupe pour faire ses dernières dispositions de départ; le calme le plus parfait régnait sur la rade; nos voiles, étendues pour sécher, tombaient le long des mâts sans qu'un souffle les agitât. Je me promenais avec le second sur le pont, qu'une tente abritait de l'ardeur du soleil, quand un coup de canon parti d'un fort appela notre attention. Un coup d'œil jeté à terre nous apprit ce qu'il signifiait; le mât de signaux portait le pavillon rouge.

« Il n'y avait pas à hésiter; il fallait appareiller sans retard, quelque grave que fût pour nous l'exécution de cet ordre en l'absence du capitaine. L'équipage fut appelé sur le pont, on serra les tentes, les voiles furent établies et on fila le câble par le bout, en ayant soin de laisser une bouée sur le câble, outre celle qui se trouvait déjà sur l'ancre. Comme il n'y avait pas un souffle dans l'air, le second fit mettre à la mer nos deux embarcations armées par nos hommes les plus vigoureux. On leur jeta du beaupré une corde qui fut amarrée sur l'arrière de l'une d'elles; l'autre prit de même une corde partant de l'avant de la première, et les matelots qui les montaient commencèrent à nager avec ardeur pour remorquer *la Rose* au large.

« Quand elle fut éloignée de la côte, de folles brises commencèrent à passer dans nos voiles ; elles prirent peu à peu de la force en même temps que le ciel se couvrait et que la houle devenait plus lourde, et, malgré leurs continuelles variations, elles nous permirent bientôt de hisser nos embarcations et de nous servir de nos voiles pour gagner la haute mer.



Un ras de marée.

« Le temps devenait de plus en plus menaçant, et, avant la nuit, *la Rose*, après avoir été obligée de se débarrasser successivement de toutes ses voiles, fuyait vent arrière sous son petit foc. Le vent variait à chaque instant, et, en prenant brusquement à revers la seule voile qui restât dehors, il ébranlait le beaupré et l'avant du navire de ma-

nière à nous faire craindre des avaries graves dans la mâture. Le second, qui commandait le navire en l'absence du capitaine, donna l'ordre de serrer cette voile. L'opération était dangereuse, car le beaupré plongeait à chaque instant sous les lames. Je me rendis sur l'avant pour la faire exécuter. Le foc fut halé bas sans accident; quand il s'agit de le serrer, le nombre des matelots qui se trouvaient à ce poste n'étant pas assez grand pour en venir à bout dans la circonstance présente, j'ordonnai à deux gabiers de misaine d'aller les aider. Les deux hommes à qui je m'adressais étaient d'excellents matelots; mais l'un d'eux, mal disposé dans le moment, peut-être aussi sous l'influence d'un sentiment d'envie excité par l'avancement extraordinaire que j'avais obtenu, crut voir dans mes paroles un reproche pour ne s'être pas rendu de lui-même à un poste dangereux et un soupçon de timidité. Tout en m'obéissant sans trop se presser, il me dit que je pouvais bien lui donner des ordres sans y ajouter de leçons, et qu'il n'avait pas besoin de faire parade de courage comme d'autres faisaient parade, sans péril, de leur autorité.

« Cette rebuffade inattendue me fit monter le sang au visage, et, ne pensant qu'à l'odieuse insinuation qui venait de m'être adressée, j'écartai d'une vigoureuse poussée celui qui se l'était permise, et sautant sur le beaupré, je commençai à

Un coup de vent.


NAPOLI

ramasser la toile avec une vigueur doublée par la colère. Activement secondé par les matelots qui m'avaient précédé, j'avais presque réussi à serrer notre foc; mais la rage de l'ouragan était plus forte que la mienne : il s'engouffra dans le dernier pli de la toile qui flottait et nous arracha des mains celle que nous étions parvenus à étouffer. Par un hasard funeste, il survint dans la direction du vent un de ces changements brusques qui caractérisent ces sortes de tourmentes; la voile se retourna sur le beaupré en nous enveloppant, de sorte que nos membres étaient serrés comme ceux d'un mort dans son linceul. Cette voile de malheur fut en effet le linceul de sept d'entre nous. La goëlette s'enleva par un violent coup de tangage, puis retomba lourdement, et le beaupré plongea sous la lame.

« Soit instinct, soit présence d'esprit, je saisis de la main droite un long couteau que je portais toujours à ma ceinture, et j'en portai plusieurs coups dans la toile, au-dessus de ma tête. Quand la goëlette se releva, le beaupré ne put soulever la masse d'eau retenue dans les plis de la voile qui formait le sac; il se rompit au ras de l'étrave et vint se coller sous le vent du navire, retenu par son gréement. Heureusement, les déchirures que j'avais faites à la voile s'agrandirent dans ce mouvement, et je me trouvai sur le tronçon de mât, dégagé de la voile

où mes malheureux camarades étaient ensevelis. Je n'étais pourtant pas sauvé : les débris du beaupré traînaient le long du navire et je me trouvais sous les porte-haubans de misaine, qui, dans les mouvements de roulis, tantôt s'élevaient à une grande hauteur au-dessus de moi, tantôt menaçaient de m'écraser en retombant. On me jetait des bouts de corde du bord; mais je commençais à me fatiguer et je n'osais lâcher mon mât, car je n'aurais pu le ressaisir si j'avais manqué les cordages qu'on me tendait. Personne n'osait me le conseiller. Enfin, dans un moment où la goëlette se penchait de mon côté, je me sentis saisir par deux mains vigoureuses : « Lâchez tout! » me dit celui qui me tenait. J'obéis, et me trouvai dans les bras de l'homme dont la réponse insolente m'avait fait sauter sur le beaupré. Il s'était amarré par le milieu du corps dans les porte-haubans, et, penché en dehors du navire, il était parvenu à m'enlever au moment où le roulis le rapprochait de moi. Je saisis un hauban, j'étais en sûreté.

« — Sans rancune! me dit mon sauveur en me serrant la main.

« Sans rancune, répondis-je, et il ne fut jamais question de ce qui s'était passé entre nous.

« Aucun des sept hommes qui se trouvaient sur le beaupré au moment où il s'était brisé n'avait reparu. Quand on eut perdu tout espoir de sauver ces

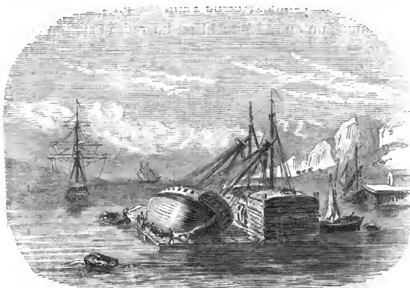
malheureux, on coupa à coup de hache les manœuvres qui retenaient les débris le long du bord, et la goëlette se trouva délivrée du danger dont leur choc la menaçait. Nous restâmes cinq jours abandonnés à une mer furieuse sans pouvoir mettre un morceau de voile dehors. Nous ne connaissions notre position que d'une manière fort inexacte; enfin le temps, commençant à s'apaiser, nous permit de faire des observations. Nous nous trouvions au vent de l'île de France, et le second résolut de gagner un de ses ports; car il eût été impossible de faire, sur les rades foraines de Bourbon, les réparations nécessaires à la goëlette. Outre la perte de son beaupré, elle avait été tellement tourmentée par la mer, qu'elle commençait à faire de l'eau en abondance.

« Notre mât de hune de rechange nous servit à faire un beaupré de fortune; mais notre voie d'eau nous inquiéta beaucoup. Il fallut pomper continuellement, et la fatigue que ce travail causait à l'équipage eût rendu désastreuse pour nous la rencontre d'un bâtiment ennemi.

« Nous espérions que la goëlette ferait moins d'eau quand la mer serait apaisée, mais notre espoir fut trompé. Le calfat sondait et la sonde indiquait que l'eau ne diminuait pas dans la cale; la limpidité de celle qui montait dans les pompes était un indice qu'elle se renouvelait continuellement.

Le second chercha à s'assurer de quel côté était la voie d'eau; dans ce but il fit prendre au bâtiment diverses allures. On remarqua bientôt que l'eau montait quand nous marchions vite; comme la pression de l'eau sur l'avant du bâtiment est alors plus grande, on en conclut que la voie d'eau se trouvait dans cette partie du bâtiment; comme elle donnait aussi plus d'eau quand nous étions tribord au vent et que la pression de l'eau est toujours plus grande du côté de dessous le vent, il était évident que la voie d'eau était à l'avant et à babord. Sa position étant connue, on s'occupa d'y remédier. On prit une bonnette que l'on couvrit d'une couche épaisse d'étoupe enduite de goudron et de suif; une voile ainsi garnie est ce qu'on appelle une voile *lardée;* aux quatre coins on amarra des cordes et on la suspendit à babord, à la vergue de misaine et au grand mât, de manière que la face lardée regardait l'intérieur du bâtiment. On fit ensuite couler deux forts cordages sous la quille, on fit remonter ces cordages en dehors de la bonnette, et ses quatre coins y furent amarrés. En halant sur les bouts qui venaient à tribord de dessous la quille et en amenant ceux qui tenaient la bonnette suspendue, on l'appliqua contre les flancs du bâtiment, et la pression de l'eau, le suif, le goudron et l'étoupe rendirent l'adhérence plus parfaite. Nous parvînmes ainsi à étancher le navire.

« *La Rose* entra enfin au Port-Louis sans avoir eu de nouvelles de la station anglaise, qui avait été dispersée probablement par le coup de vent, et qui cherchait peut-être comme nous un abri sûr pour réparer ses avaries.



Abatage en carène.

« Plusieurs bâtiments de l'île de France profitèrent de ce relâchement forcé du blocus pour prendre la mer. Le second écrivit, par l'un d'eux qui devait se rendre à Bourbon, à notre capitaine; il lui exposa notre situation en le prévenant qu'il allait faire réparer la goëlette immédiatement, afin que son

absence ne fût pas une cause de retard dans l'exécution de nos projets.

« On reconnut la nécessité de faire l'*abatage en carène*. Cette opération consiste à coucher un navire sur le côté jusqu'à ce que sa quille sorte de l'eau, au moyen d'apparaux aboutissant d'un côté à la tête des mâts, et de l'autre à un point fixe, comme un autre bâtiment ou un radeau suffisamment chargé. C'est le moyen qu'on emploie pour visiter ou réparer la partie submergée des bâtiments, lorsqu'on ne peut la mettre à sec dans un bassin. L'effort considérable nécessaire pour *éventer* la quille, les précautions à prendre pour ménager les mâts, pour prévenir la rupture des apparaux qui maintiennent le bâtiment couché, et le redressement subit qui s'ensuivrait, font de cette opération une des manœuvres les plus délicates qu'un navire puisse avoir à exécuter.

« *La Rose* fut déchargée de ses canons et de ses approvisionnements, et l'équipage logé dans un ponton. Elle fut abattue, réparée et relevée sans accident. Nous nous occupions de la réarmer et nous commencions à nous inquiéter de ne recevoir aucune nouvelle du capitaine, lorsqu'un soir un canot anglais, portant pavillon parlementaire, entra dans le port. C'était un fait qui se reproduisait assez souvent pour l'échange des prisonniers, et je n'y attachais aucune importance. Mais, peu de temps

après le débarquement de l'officier anglais, un planton vint, de la part du gouverneur, prévenir le second de *la Rose* de se rendre auprès de lui. J'eus aussitôt l'idée que le capitaine était l'objet de la communication qu'on avait à lui faire, et je restai partagé entre le désir de savoir ce qu'il était devenu depuis notre départ forcé et la crainte d'apprendre qu'il était tombé aux mains des Anglais; crainte bien justifiée, quand je songeais par quelle voie nous arrivaient les renseignements, si c'était en effet de lui qu'il s'agissait.

« Enfin, je vis le canot repartir et le second revint à bord.

« Le capitaine, me dit-il en sautant sur le pont, « sera ici dans une heure.

« — Il n'est donc pas prisonnier?

« — Si, mais il paraît que les Anglais font ar- « gent de tout. Voyez ce qu'il m'envoie. »

« Il me montra une traite de dix mille piastres, payable au porteur; elle était signée du capitaine, son écriture était parfaitement reconnaissable.

« Qu'avez-vous fait? demandai-je au second; com- « ment avez-vous payé?

« — J'ai fait appeler, répondit-il, le négociant « qui s'est chargé des fournitures de la goëlette, il « a répondu de la somme; *la Rose* est une garantie « suffisante, et, comme il est en compte avec l'ad- « ministration de la colonie, le gouverneur a avancé

« l'argent; le parlementaire a promis que le capi-
« taine serait mis en liberté dès son retour à bord. »

« Une heure après le départ du canot anglais, nous vîmes entrer dans le port un grand brick; sur le pont de ce navire on voyait se presser une foule de têtes noires, et, quand il passa près de nous, nous reconnûmes à l'arrière le capitaine qui nous faisait signe de la main.

« Un canot fut envoyé aussitôt à bord du brick, et, dès qu'il fut mouillé, le capitaine vint à bord.

« Après les premiers compliments et les renseignements qu'il demanda sur l'état de la goëlette, le capitaine se mit en devoir de satisfaire notre curiosité à propos de sa captivité, des dix mille piastres et des nègres.

« Après le coup de vent, nous dit-il, pensant « que la croisière anglaise devait être dispersée, je « m'embarquai sur le brick que vous venez de voir; « il attendait une occasion favorable pour apporter « ici un chargement de nègres. Le lendemain de « notre départ, une frégate anglaise nous aperçut, « et elle avait une telle supériorité de marche sur « nous, qu'il n'y eût pas moyen d'échapper. Heu- « reusement, je m'étais fait donner sur mon passe- « port la qualité de négociant; pour soutenir mon « rôle, j'affectai le maintien d'un homme que le « mal de mer accable, et j'eus besoin de l'appui de « deux noirs pour monter à bord de la frégate. Le

« commandant se montra très-bienveillant pour « moi et fit chorus quand je me lamentai sur les « malheurs de la guerre. Lorsque je vis la conver- « sation engagée sur ce pied de politesse, je lui de- « mandai ce qu'il comptait faire de sa prise et si ce « bâtiment, mauvais marcheur, n'allait pas le gêner « beaucoup dans ses mouvements.

« — Le bâtiment, me répondit-il, n'est pas em- « barrassant, et nous trouverons fort bien à le « vendre au cap de Bonne-Espérance, mais il est « fâcheux de perdre la valeur du chargement, et « l'on ne vend plus de nègres dans les colonies an- « glaises. »

« Je pris la balle au bond.

« Vendez-les moi, dis-je au commandant anglais; « c'est un marché qui nous arrangera tous deux; « vous aurez le prix de vos nègres, et moi je pour- « rai retourner à mes affaires, au lieu de périr « d'ennui et de nausées sur votre frégate.

« — C'est un marché conclu, me dit-il après un « instant de silence, et je dois avouer que je suis « enchanté de me débarrasser de ce bâtiment. J'ai « l'ordre de surveiller particulièrement les mouve- « ments d'un de vos corsaires qui a eu l'audace de « parcourir l'année dernière toutes nos côtes de « l'Indostan, depuis les bouches de l'Indus jusqu'au « cap Comorin. Sa marche doit être supérieure, car « il a échappé à tous nos croiseurs, et j'ai besoin

« de toute ma liberté. Combien offrez-vous du brick
« et des nègres?

« — Dix mille piastres.

« — Qui payera?

« — Le gouverneur de l'île de France. Je suis
« connu dans la colonie. »

« L'affaire ainsi arrangée, je donnai au parle-
« mentaire le bon que vous avez reçu. Je comptais
« sur vous pour trouver les moyens d'y faire hon-
« neur, et je ne me suis pas trompé. Dès que l'offi-
« cier parlementaire est revenu, on a compté mes
« espèces; après avoir serré la main à mon aimable
« capteur, je me suis embarqué, le plus maladroi-
« tement que j'ai pu, dans un canot qui m'a con-
« duit à bord de ma nouvelle propriété; de sorte
« que je suis maintenant à la tête de deux navires
« et de quatre-vingts nègres. Mais vous pouvez
« croire que ce qui me rend véritablement heureux,
« c'est de me revoir au milieu de mes camarades
« et de trouver *la Rose* bientôt prête à narguer en-
« core le brave commandant qui ne m'eût pas lâ-
« ché si facilement, s'il eût su qui j'étais. »

« Quelques jours après le retour du capitaine, *la Rose* prit la mer dans l'intention d'entreprendre une croisière dans les mers de la Chine. Nous espérions que ces parages éloignés étaient moins fréquentés par les bâtiments de guerre anglais, et nous comptions trouver en cas de besoin un asile dans les co-

lonies espagnoles des Philippines; car nous ignorions les complications qui avaient fait de nos anciens alliés les plus acharnés de nos ennemis. *La Rose* parvint encore une fois à tromper la croisière anglaise, et pénétra dans la mer de Chine par le détroit de Malacca.

« La présence d'un corsaire français fut bientôt connue à Poulo-Pinang. Cet établissement est situé sur la côte occidentale de la presqu'île de Malacca, et c'est le second port militaire des Anglais dans l'Inde. La goëlette fut chassée dans le détroit par deux corvettes.

« Mais *la Rose* ne devait pas encore amener son pavillon devant l'ennemi. Un brouillard épais enveloppa les trois bâtiments; profitant d'une faible brise qui s'était élevée en même temps, la goëlette fit route pour sortir du détroit, et elle y réussit sans revoir les deux corvettes. Nous arrivâmes devant Manille après avoir longé la côte de Bornéo et passé à l'est de l'île Palaouan. A l'entrée de la baie, un brick marchand, portant pavillon espagnol, faisait route pour sortir, quand nous hissâmes notre pavillon, comme l'exige la politesse maritime. Ce bâtiment vira de bord immédiatement et alla se réfugier sous le feu des forts de la ville. Quel était le motif d'une pareille méfiance à la vue d'un navire d'une puissance alliée? Croyait-il que nous déguisions notre nationalité? C'est ce que nous ne pou-

vions décider; mais cette manœuvre parut assez suspecte au capitaine pour qu'il ne voulût pas s'avancer plus près de la ville sans être éclairé sur les dispositions des autorités à notre égard.

« Il fit armer un canot et m'envoya à terre pour y prendre des informations auprès du consul français. La goëlette devait m'attendre en courant des bordées à l'entrée de la baie. Si à la nuit je n'étais pas revenu, le capitaine devait supposer que j'étais prisonnier. « Mais dans ce cas, me dit-il, n'ayez au-« cune inquiétude; comptez sur moi pour vous faire « mettre en liberté. »

« Dès que je fus à portée de voix des bâtiments qui se trouvaient dans le port, j'entendis des cris qui nous arrivaient de tous côtés et qui n'annonçaient pas des dispositions très-bienveillantes; je crus comprendre, malgré mon ignorance de la langue espagnole, qu'il s'agissait du pavillon que nous portions à l'arrière de notre canot, et qu'on nous enjoignait de l'enlever. En effet, deux canots armés s'approchèrent du mien, le pavillon fut arraché et je vis clairement qu'on nous traitait en prisonniers, mais sans montrer pour nous aucun de ces égards qui adoucissent les nécessités de la guerre entre des ennemis que n'animent pas des haines personnelles.

« Dès notre arrivée à terre, nous fûmes entourés de soldats; les six matelots qui formaient l'équipage

de mon canot furent séparés de moi, et je fus conduit devant le commandant du port. Là, on m'apprit que l'Espagne était en guerre avec la France et que nous étions prisonniers. On me fit ensuite beaucoup de questions sur l'état de nos colonies, sur la force et le nombre de nos bâtiments de guerre et enfin sur la goëlette. Je répondis qu'on ne s'attendait probablement pas à ce qu'un officier d'un bâtiment français donnât de pareils renseignements à des ennemis. Quant à *la Rose*, je jugeai prudent de ne rien dire qui pût faire croire qu'elle était armée et que j'en espérais quelque chose pour ma délivrance.

« Voyant qu'il n'y avait rien à tirer de moi, on me congédia, et je fus conduit par quatre fantassins assez mal équipés dans une tour bâtie à quelque distance de la ville, au milieu de lagunes marécageuses. C'était la prison qu'on nous destinait, et j'y retrouvai mes six matelots. Nous étions là couchés sur la paille, mal logés et plus mal nourris. L'ennui et l'inquiétude commençaient à nous gagner, quand, le quatrième jour de notre captivité, le sergent qui commandait le poste préposé à notre garde nous fit ouvrir la porte et nous fit signe de le suivre. Bien qu'il eût essayé plusieurs fois d'engager avec moi la conversation, cherchant un remède à l'ennui qui ne pesait pas moins sur les gardiens que sur les prisonniers, il n'avait pas fait assez de

progrès en français, ni moi en espagnol, pour qu'il pût répondre à mes questions et me faire comprendre ce dont il s'agissait.

« On nous ramena à la ville, et là j'appris que nous étions libres et qu'on allait nous rendre notre canot. On nous conduisit en effet au port, où on nous remit notre canot et son armement. Chacun de mes hommes prit son aviron, et, malgré la nourriture peu substantielle dont ils avaient été forcés de se contenter depuis quatre jours, la joie de se sentir libres doublant leurs forces, le canot vola vers *la Rose*, que nous apercevions croisant à l'entrée de la rade.

« Le capitaine ne nous témoigna pas moins de plaisir de nous revoir qu'il n'en avait montré lorsqu'il avait réussi lui-même à se tirer des mains des Anglais; il nous apprit alors et les causes de la guerre et la manière dont il avait obtenu notre délivrance. « Quand j'ai eu la conviction que vous étiez « retenus prisonniers, nous dit-il, je me suis établi « à l'entrée de la baie, courant des bordées alterna- « tivement devant les deux passes; j'ai pris ainsi un « certain nombre de petits bâtiments caboteurs et « de bateaux de pêche qui rentraient dans la rade; « quand j'ai eu un nombre suffisant de prisonniers, « je les ai fait embarquer sur une des prises, après « leur avoir fait signer l'engagement de ne pas re- « prendre la mer avant la délivrance de l'équipage

« de mon canot, et en gardant sept d'entre eux et « une embarcation pour me servir d'otages. J'ai « envoyé en même temps au gouverneur la déclaration que, si l'échange n'était pas accepté, j'allais « ravager les côtes de l'île, qui sont sans défense. « Ma menace a eu, comme vous le voyez, un plein « succès, et nous allons, à notre tour, renvoyer nos « prisonniers. »

« Les sept Espagnols, tous patrons de bateaux qui nous avaient servi d'otages, purent, en effet, regagner la terre, mais moins satisfaits que nous ne l'étions en la quittant; car ils avaient vu détruire sous leurs yeux leurs bâtiments, dont la propriété ou le commandement était le fruit de longues années de travail.

« Ce ne fut pas sans regret que nous nous éloignâmes de la magnifique baie de Manille, où nous comptions trouver des vivres et des rafraîchissements de toute espèce, si nécessaires aux équipages après une longue traversée. Il est vrai que sa croisière devant ce port avait fourni au capitaine les moyens de compléter à peu de frais ses approvisionnements; *la Rose* se dirigea en quittant les Philippines, vers la côte de Cochinchine, où nous espérions rencontrer quelque bâtiment anglais ou portugais, rapportant de Chine une riche cargaison. Les vents dans ces parages soufflent pendant six mois du nord-est, et pendant six mois du sud-

ouest. Ces brises opposées sont appelées *moussons*, et le changement de l'une à l'autre, qui s'opère au mois d'avril et au mois d'octobre, est fréquemment accompagné d'ouragans que les Indiens nomment *typhons*. Nous approchions de cette époque critique pour les navigateurs, et les temps variables commençaient à rendre notre croisière pénible. Un jour, la vigie signala un grand navire; c'était une frégate. On le vit bientôt laisser porter et gouverner de manière à nous couper la route. Le capitaine fit aussitôt larguer les ris des basses voiles et border notre hunier. Malgré les violents coups de tangage qui ébranlaient la mâture, la goëlette, grâce à cette augmentation de voiles, gagna assez d'avance sur la frégate pour que celle-ci, au lieu de couper notre route, se trouvât obligée de forcer de voiles au plus près pour se maintenir dans nos eaux. Tout danger d'être atteint semblait éloigné, quand un coup de tangage plus violent que les autres fit fouetter nos mâts. « Le mât de misaine a craqué! » s'écria le matelot qui était en vigie sur la vergue.

« Le capitaine fit aussitôt amener le hunier, et il m'envoya dans la mâture pour vérifier la gravité de l'avarie. Le mât de misaine était en effet craqué au-dessous de la vergue, et il était urgent de le soulager promptement, si l'on voulait éviter sa rupture complète et la chute du mât de hune; dans ce but, le capitaine ordonna de laisser arri-

ver vent arrière. Cette manœuvre n'était pas sans danger, car nous allions ainsi nous rapprocher de la frégate qui nous chassait, et il était possible qu'elle regagnât, vent arrière, l'avantage que nous avions eu sur elle au plus près. Nous passâmes, en effet, à portée de canon de la frégate, qui nous envoya quelques boulets; mais la mer était trop grosse pour que le tir ne fût pas très-incertain. Aucun ne nous atteignit. La frégate laissa porter pour nous suivre; cette nouvelle allure lui était plus favorable. Cependant elle ne put nous gagner assez pour nous atteindre avant la nuit, et, au coucher du soleil, elle abandonna la chasse, serra le vent et reprit sa première route.





Relâche à Poulocondor.

CHAPITRE VI.

DERNIÈRES AVENTURES DU CORSAIRE.

Relâche à Poulocondor. — Prise d'un vaisseau de la Compagnie des Indes. — Prise de *la Rose*. — Paix. — Retour en France.

« Nous ne pouvions tenir la mer dans cette saison dangereuse, avec notre mâture avariée. Le capitaine se dirigea vers Poulocondor : c'est une île qui fait partie d'un groupe situé au sud du pays de Cambodje, vis-à-vis les bouches du fleuve May-Hang; elle est déserte, couverte de bois, et le capitaine comptait y trouver des arbres propres à remplacer notre mât de misaine. Dès que la frégate nous eut abandonnés, le mât de hune fut dépassé et la misaine fut établie au-dessous de l'endroit où

le mât était craqué ; on établit au-dessous de la fracture des *caliornes* qui venaient se roidir de chaque côté du navire, comme les haubans, afin de consolider le mât. Malgré ces précautions, il ne put nous conduire jusqu'au port que nous cherchions. Un coup de vent se déclara le lendemain, et la tête de notre mât fut emportée au milieu du tourbillon d'écume et de grêle qui nous enveloppait.

« Chassée par cet ouragan, *la Rose* arriva sur Poulocondor. Nous étions dans le milieu du jour, et cependant le ciel était si obscur, qu'on distinguait à peine la terre comme une masse grisâtre à travers la pluie qui nous inondait et l'écume des lames qui balayaient le pont. Nous défilions le long de la côte, que nous rangions de très-près pour la reconnaître. C'était pour nous une question de vie ou de mort que de ne pas manquer l'entrée de la baie que nous cherchions. En effet, si nous tombions sous le vent, il nous était impossible de louvoyer pour remonter jusqu'au port. Continuer notre route pour atteindre l'une de nos colonies, c'était nous exposer à être pris par le premier bâtiment ennemi que nous rencontrerions.

« Au milieu de la masse informe que présentait la terre, je fis remarquer au capitaine une masse plus sombre. Après avoir examiné ce point pendant quelques instants et s'être assuré qu'il ne variait ni de forme ni de position, il pensa que ce pourrait

bien être là l'enfoncement que nous cherchions. Il fit gouverner dessus. La mer était plus furieuse au milieu des roches de la côte, et c'est là que je vis le feu Saint-Elme pour la première fois; mais les prévisions sinistres étaient loin de mon esprit, et, s'il s'en était présenté quelqu'une à ma pensée, elle eût été bientôt effacée par le changement presque subit qui s'opéra autour de nous.

« *La Rose* avait en effet donné dans l'entrée du port. Un gros rocher qui la signale et qu'il faut ranger de très-près nous en assura. A peine l'avions-nous dépassé que la goëlette se trouva au milieu d'un bassin fermé, dont les eaux tranquilles réfléchissaient le bleu du ciel; des collines couvertes de forêts dorées par le soleil nous entouraient de toutes parts.

« *La Rose* jeta l'ancre, et cette scène calme et gracieuse nous eût bientôt fait oublier la bourrasque à laquelle nous venions d'échapper, si le tronçon de notre mât de misaine n'eût été là pour nous convaincre que le typhon n'était pas un rêve. Le capitaine descendit immédiatement à terre, accompagné du maître charpentier, pour chercher dans les bois des arbres propres à réparer nos pertes. Quand on les eut trouvés, les charpentiers furent envoyés à terre avec leurs outils; on dressa pour eux sur la plage une tente, avec quatre bouts de bois et une voile, et ils s'y établirent pendant tout

le temps que dura leur travail. Cette relâche dans une île déserte, le chantier improvisé de nos charpentiers, ce bassin si calme, les courses que je faisais dans les intervalles de mon service au milieu de ces bois silencieux, ce moment de repos entre nos croisières si pleines d'événements et d'inquiétudes, a laissé dans mon esprit une impression plus profonde qu'aucune des scènes qui ont rempli ma longue vie maritime ; et toutes les fois que j'ai été saisi par ce besoin de courir la mer qui s'empare périodiquement des marins, j'ai retrouvé, au fond de l'indéfinissable attrait qui me ramenait à bord, un désir caché et une vague espérance de revoir la petite baie de Poulocondor. Au bout d'un mois le mât de misaine était fait et mis en place. *La Rose* reprit la mer et se dirigea sur Bourbon.

« Le souvenir du ras de marée qui l'avait séparé de son navire à Saint-Denis engagea le capitaine à se porter sur un autre point, et ce fut sur Saint-Paul que *la Rose* fit son atterrissage. Deux frégates étaient au mouillage, battant pavillon tricolore à leur corne ; le drapeau français flottait aussi sur les édifices publics de la ville et sur les forts. Enchanté de pouvoir faire les réparations que nécessitait l'état de la goëlette, sous la protection de forces si respectables, le capitaine vint mouiller à terre des frégates, sous le feu des forts. Mais à peine l'ancre était-elle au fond et les voiles ame-

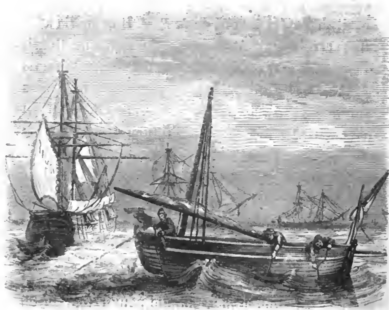
nées, que les pavillons tricolores furent remplacés à bord et à terre par des pavillons anglais. En même temps des embarcations armées se détachaient des frégates et nous entouraient. Toute résistance était inutile. Un officier monta à bord, et nous déclara que nous étions prisonniers. Il nous apprit que la colonie avait succombé à l'attaque d'un corps de cinq mille hommes qui avaient effectué un débarquement près de Saint-Denis un mois auparavant.

« Ainsi se terminèrent les campagnes de *la Rose* dans les mers de l'Inde. Elle fut désarmée et resta dans le port de Saint-Paul jusqu'à la paix.

« Malgré la perte de la goëlette, notre campagne avait eu de très-beaux résultats. Le vaisseau portugais parvint à gagner l'Ile-de-France, et sa vente produisit une somme considérable ; ajoutée au prix des autres prises que nous avions faites, elle assura à chacun de nous, proportionnellement à son grade, une fortune bien supérieure à ce que nous aurions pu espérer, eu égard au temps que nous avions mis à l'acquérir et à notre première mise de fonds qui se réduisait à zéro pour nous tous, excepté pour le capitaine. Ayant obtenu sa liberté sur parole de ne plus naviguer jusqu'à la paix, le capitaine, forcément arraché à la vie active, trouva des consolations dans le développement des sentiments tendres dont son cœur n'était pas moins

richement doué que des qualités énergiques qu'il avait déployées à bord de *la Rose*. Il se maria avec une créole qui fut la mère du capitaine Henri. Pour moi, je réussis à me faire échanger. Je servis à bord des bâtiments de guerre qui, sous les ordres de Bouvet et de Duperré, soutinrent l'honneur du pavillon, jusqu'à ce que l'Ile-de-France tombât elle-même au pouvoir de l'ennemi.

« A la paix, le capitaine résolut de revenir à Saint-Malo. Il réalisa sa fortune et celle de sa femme; *la Rose* fut rendue en même temps que la colonie au gouvernement français, qui la mit en vente. Le capitaine, à qui ce navire rappelait tant d'émotions et de périls, le racheta et le fit réparer. Il s'y embarqua avec sa famille pour retourner en France, et passa à l'Ile-de-France pour y régler quelques affaires provenant de la vente de ses prises. Je me trouvais au Port-Louis lorsqu'il y mouilla, cherchant une occasion pour retourner dans mon pays. Je me présentai à bord, et le capitaine m'accueillit avec le plaisir qu'on éprouve toujours à retrouver d'anciens compagnons, quand on a la conscience qu'ils n'ont été témoins que de nobles actions. Il me prit pour second, et *la Rose*, le capitaine Kermeur et moi, restant seuls du premier armement, nous rentrâmes heureusement à Saint-Malo en 1816, dix ans après notre départ.



La pêche à la morue.

CHAPITRE VII.

LA PÊCHE A LA MORUE. — VOYAGE AU LONG COURS. — LA TRAITE.

Terre-Neuve. — Les *peltas*, décolleurs et saleurs. — Colonies françaises : les Antilles. — Cayenne. — Le Sénégal. — La traite.

« Lorsque *la Rose* revint en France, bien des changements s'étaient accomplis. Mon père et ma mère étaient morts et m'avaient laissé leur petit

héritage. Il y a peu de marins qui à ma place ne se fussent empressés de le vendre et d'employer l'argent qu'ils en auraient retiré à leurs plaisirs ou à quelque entreprise commerciale ; mais j'avais gardé une sorte de respect religieux pour la maison qui m'avait vu naître. Quand je pensais à mon pays pendant mes longs quarts de nuit, c'était elle qui se présentait à mon imagination ; je la voyais comme si elle eût été réellement devant mes yeux, et, si elle avait passé dans des mains étrangères, il m'eût semblé que je n'avais plus de patrie. Je l'ai gardée, je la possède encore, et c'est là que je veux finir mes jours quand il faudra me séparer de *la Rose* et du capitaine. L'état de la marine était aussi bien différent de celui où je l'avais laissé. Plus de blocus, de croiseurs ; la mer était libre, nos colonies nous étaient rendues. Toutes les imaginations que la guerre entraînait se tournaient maintenant vers le commerce. Les ports de la Manche, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Granville, dirigeaient surtout leur activité vers les pêcheries. Si ces entreprises ne présentent pas des chances aussi brillantes que les grandes opérations commerciales, leur succès est à peu près certain.

« *La Rose* fut armée pour aller faire la pêche de la morue ; le capitaine m'en confia le commandement, et je me rendis sur le banc de Terre-Neuve.

La France y envoie aujourd'hui quatre cents navires environ et douze mille matelots, et ce n'est pas le moins utile ni le moins intéressant des services auxquels les marins sont employés.

« La morue se trouve en bandes innombrables sur les bancs de Terre-Neuve, au cap Breton, sur les côtes de la Nouvelle-Écosse, de la Nouvelle-Angleterre, de la Norwége, de l'Islande. On ne la pêche guère que dans la partie septentrionale de l'Atlantique, bien qu'on la trouve aussi en abondance sur les côtes du Kamtschatka et de l'Amérique russe, dans l'océan Pacifique. La fécondité des morues n'a d'égale que leur voracité, qui s'accroît encore à l'époque du frai. On les pêche avec des lignes garnies de plomb, car elles se tiennent toujours dans les eaux profondes pour se mettre à l'abri des agitations causées par les tempêtes, fréquentes dans les parages qu'elles habitent. On n'en pêche qu'une à la fois, mais la ligne ne fait que monter et descendre, et chaque homme en prend à peu près trois cent cinquante ou quatre cents par jour.

« Outre les pêcheurs, chaque navire doit avoir à son bord des décolleurs, qui coupent la tête de la morue, des trancheurs qui l'ouvrent, des saleurs qui la salent et l'arriment. La plupart de ces hommes ne sont pas matelots. Leur gaucherie à bord pour tout ce qui sort de leur spécialité est un sujet

de moquerie pour les marins; le nom de *pelta*, qu'on leur donne, est devenu un terme de mépris qu'on emploie pour faire honte à un matelot lourd, maladroit ou malpropre.

« *La Rose*, dans ses fonctions nouvelles, n'était pas reconnaissable. Ce n'était plus le hardi corsaire qui fondait sur les bâtiments anglais comme l'aigle sur sa proie. On avait beaucoup diminué la hauteur de sa mâture, parce qu'on n'avait plus un équipage aussi nombreux pour la manœuvrer, et que d'ailleurs la rapidité de la marche n'était plus d'un intérêt si pressant. Les pêcheurs de morue, chaussés de grosses bottes montant jusqu'au-dessus du genou, vêtus de gros cabans de laine, ne rappelaient en rien l'équipage alerte qui s'agitait sur le pont dans la mer des Indes. Des barils, où l'on arrimait la morue, avaient remplacé les canons, et l'odeur qui en sortait n'avait rien d'enivrant comme celle de la poudre. Mais le marin qui aime vraiment son métier trouve du charme dans les occupations qui paraissent le moins dignes d'intérêt, pourvu qu'il se trouve mêlé aux scènes toujours vivantes de l'Océan.

« Nous étions un grand nombre de navires réunis sur le banc. Les nouvelles qu'on se donnait de la pêche, des bâtiments arrivés ou partis avec un chargement complet, les visites qu'on se faisait d'un bord à l'autre quand le temps rendait les

communications faciles, occupaient les loisirs des capitaines. Presque tous avaient servi comme moi sur les corsaires ou sur les bâtiments de l'État. Le patriotisme se réchauffait autour du punch, les souvenirs se réveillaient, et l'on faisait mille récits des combats de la guerre qui venait de finir.

« Nous nous rendions aussi dans les havres de l'île de Terre-Neuve pour y faire sécher la morue sur des échafauds construits près du rivage. Pendant que nos équipages étaient occupés à la retourner et à l'étaler au soleil, la pêche du saumon dans les rivières de l'île, la chasse dans les forêts de l'intérieur, nous aidaient à passer gaiement la saison sur cette côte froide et presque déserte.

« Lorsque *la Rose* eut son chargement complet, au lieu de revenir directement en France, je fis route pour les Antilles, où je comptais vendre le produit de notre pêche. La morue formait en effet la principale nourriture des esclaves de nos colonies, et je trouvai à m'en défaire avantageusement.

« A peine rendues au calme de la paix, nos colonies s'efforçaient de réparer par leur industrie les calamités qu'elles avaient subies pendant la guerre. La culture de la canne à sucre, qui est leur principale richesse, reprenait une grande activité, et leur commerce avec la France se développait en proportion de la culture. Le café, le tabac, le cacaô, le

coton, sont aussi des productions que ces îles envoient en Europe. Je passai pour prendre un chargement de ces diverses denrées dans les deux principaux ports de nos colonies : le Fort-Royal et la Basse-Terre.

« Le Fort-Royal est le chef-lieu de la Martinique.

« L'île de la Guadeloupe, dont la Basse-Terre est la capitale, est divisée en deux parties par un bras de mer appelé rivière salée : l'île occidentale porte le nom de Guadeloupe, et la partie orientale celui de Grande-Terre.

« La Basse-Terre n'a qu'une rade ouverte; mais, au fond d'une grande baie où débouche la rivière salée, est bâtie la Pointe-à-Pître, à laquelle la commodité et la sûreté de son port donnent une grande importance, malgré le manque d'eau douce et l'insalubrité de sa position.

« Quand le chargement de *la Rose* fut complet, je fis voile pour France. Cette navigation n'avait ni l'activité ni l'intérêt puissant de notre métier de corsaires; mais elle ne nous exposait ni aux mêmes dangers ni aux mêmes fatigues. En paix comme en guerre, nous avions à veiller les grains et à manœuvrer nos voiles; mais quand le temps était beau et la terre éloignée, nous dormions sans inquiétude ; chaque voile que nous apercevions n'était plus pour nous un sujet d'anxiété : quels

que fussent sa force et son pavillon, nous poursuivions notre route sans crainte.

« Je retournai ainsi pendant plusieurs années à la pêche, et je visitai successivement nos colonies de l'Atlantique, où j'allais vendre ma morue. J'en portai à Cayenne : c'est la capitale de la Guyane française ; elle est bâtie sur une île et possède un bon port. La Guyane comprend une vaste étendue de pays ; mais la plus grande partie est couverte de forêts vierges qui sont parcourues par des peuplades sauvages. Les quartiers livrés à la culture, malgré la variété et la richesse de leurs produits, sont si malsains que la colonie n'a jamais atteint au degré de prospérité que les efforts du gouvernement français lui donnaient lieu d'espérer.

« La colonie du Sénégal, sur la côte occidentale d'Afrique, trouve aussi dans son climat un obstacle à son développement. Là, comme à la Guyane, le sol, montueux et bien arrosé, est couvert d'une végétation d'une prodigieuse vigueur, due à ce mélange d'humidité et de chaleur extrêmes si funeste aux Européens.

« Je descendis aussi la côte d'Afrique pour visiter les comptoirs où les nègres de l'intérieur viennent faire leurs échanges avec les Européens.

« En même temps que la paix avait imprimé une grande activité à la production et au commerce des colonies, elle avait ranimé aussi le commerce des

esclaves, qui étaient seuls employés à la culture du sol. La surveillance des nations européennes engagées par des traités à réprimer la traite n'était pas aussi active qu'elle l'a été depuis, et de nombreux négriers fréquentaient la côte d'Afrique. Dans un des comptoirs du golfe de Benin, où je mouillai pour trafiquer avec les nègres, je trouvai plusieurs



Saint-Louis du Sénégal, place du Gouvernement

de ces bâtiments attendant leur chargement de *bois d'ébène :* c'est ainsi qu'ils appelaient une cargaison de noirs.

« Bien que je n'aie jamais eu de goût pour un semblable commerce, j'avais vu trop de gens persuadés que la traite était nécessaire et que le salut des colonies d'Amérique en dépendait, pour ne pas fréquenter sans répugnance les capitaines de négriers,

qui presque tous faisaient leur métier de bonne foi. Ils ne manquaient pas de raisons pour justifier leur genre d'opérations. « Les nègres que nous achetons, disaient-ils, sont déjà esclaves dans leur « pays ; les rois barbares à qui ils appartiennent les tueraient, s'ils ne pouvaient nous les « vendre, et aux colonies ils sont moins à plaindre « que beaucoup de paysans et d'ouvriers d'Europe. « En échange de leur liberté, ils ont une existence « assurée ; ils n'ont point à se préoccuper de l'avenir, et l'insouciance est pour eux mille fois plus « précieuse. » Malgré tous ces beaux raisonnements qui prouveraient tout aussi bien qu'un cheval ou un bœuf est plus heureux qu'un homme, la pratique du métier m'a dégoûté de la théorie.

« Ce ne fut pourtant pas faute de conseils. Je m'étais lié avec le capitaine d'un négrier de Nantes qui ne cessait de s'extasier sur les belles qualités de *la Rose* et sur la facilité avec laquelle j'aurais pu l'approprier à ce commerce lucratif. Nous descendions souvent à terre ensemble et je l'accompagnais aux marchés d'esclaves, où des courtiers revendaient à l'encan les captifs qu'ils achetaient aux rois et aux trafiquants de l'intérieur.

« Ils étaient entassés dans des huttes couvertes de feuilles de palmier, appelées *paillotes*. On voyait acheteurs et vendeurs examiner les nègres de toutes les façons : ils faisaient jouer successivement toutes

Un marché d'esclaves.


Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

leurs articulations ; ils les faisaient marcher, courir, tousser, cracher, chanter; ils leur examinaient la bouche, comme font les maquignons pour les chevaux. A mesure que les marchés se concluaient, on embarquait les nègres.

« Le bâtiment du capitaine nantais était très-fin et mâté comme un navire de guerre ; car la marche est une des qualités indispensables à un négrier pour échapper aux croiseurs dans l'occasion, et pour diminuer, par la promptitude des traversées, la consommation des vivres et les chances de maladie. Le pont était placé aussi haut que possible audessus de la flottaison, pour donner plus d'espace aux noirs parqués dans le faux pont et pour loger plus de vivres et d'eau.

« Une cloison appelée *rambade*, d'environ deux mètres de hauteur, sur laquelle régnait une galerie où se promenait un factionnaire, séparait l'arrière du bâtiment, occupé par les officiers et l'équipage, de l'avant, où se tenaient les noirs quand on les faisait monter sur le pont. Cette cloison, percée de sabords où étaient braqués des canons chargés à mitraille et de meurtrières pour les fusils, servait à protéger l'équipage en cas de révolte de la cargaison.

« On amenait les nègres complétement nus, et on leur donnait en arrivant un morceau d'étoffe de coton pour se vêtir; on les mettait ensuite aux

fers deux par deux dans le faux pont. Cette partie du navire était divisée en trois compartiments dans le sens de la longueur : celui du milieu, large de deux mètres, était réservé aux plus beaux hommes; les compartiments latéraux recevaient les nègres plus petits, et on logeait les négrillons dans les parties rétrécies par les *façons*[1] du navire. Les femmes et les petits enfants avaient leur place parmi l'équipage, sur l'arrière de la rambade.

« Une fois embarqués, dans l'intérêt de leur santé et de celle de l'équipage, on entretenait les nègres dans la plus grande propreté possible; on les forçait à se laver, à se rincer la bouche avec du vinaigre pour prévenir le scorbut. Mon capitaine nantais ne négligeait pas non plus leur moral; il employait tous les moyens à sa disposition pour entretenir la gaieté parmi ses noirs. Les interprètes embarqués pour la traite leur apprenaient des chansons et leur contaient des histoires; les matelots doués de quelques talents, comme le maniement de la canne ou du bâton, étaient mis à contribution pour les amuser. Mais le moyen de distraction le plus efficace, c'étaient les danses de leur pays : ils s'y livraient avec passion; le soir, leurs bamboulas désordonnées leur procuraient

1. On appelle ainsi les formes effilées d'un navire vers ses extrémités.

une fatigue salutaire suivie d'un sommeil réparateur.

« Tout le navire exhalait une certaine odeur musquée particulière à la race africaine. L'odeur de la morue me paraissait encore moins répugnante, et je ne me souciais pas de faire avec *la Rose* un métier pareil; je connaissais d'ailleurs les idées du capitaine Kermeur à ce sujet. Mon ami le capitaine nantais en fut donc pour ses frais d'éloquence et je composai mon chargement d'huile de palme, d'ivoire, de poudre d'or et de gomme.

« Ainsi se passèrent les premières années qui suivirent la paix. *La Rose* et moi, passant des brumes de Terre-Neuve au soleil des tropiques, nous avons essuyé bien des coups de vent, paré bien des grains, enduré l'ennui de bien des calmes; nous avons vieilli ensemble pendant que le fils de mon capitaine grandissait. Quand nous rentrions au port, nos amis nous faisaient un joyeux accueil; mais les charpentiers et les calfats se chargeaient de réparer sur *la Rose* les avaries que le temps et la mer lui faisaient subir; elle repartait après chaque relâche bien gréée et peinte de frais, tandis que les rides se gravaient sur mon front et que mes cheveux blanchissaient pour toujours. »

Morvan s'arrêta après cette réflexion mélancolique. Il pencha sur son verre le flacon de rhum, comme il n'avait pas manqué de le faire chaque

fois que je l'avais interrompu; mais la généreuse liqueur était épuisée; il voulut bourrer sa pipe, mais sa blague était vide aussi.

« Diable! dit-il, voilà longtemps que vous me faites bavarder; vous devez avoir une furieuse envie de dormir?

— Je ne dis pas non, répondis-je, mais la faute en est à l'heure, et non pas à l'histoire. J'espère que vous continuerez.

— Pour aujourd'hui, reprit-il, je pense qu'il est temps d'aller conter des histoires à notre oreiller. »

Après que Morvan eut jeté un coup d'œil au compas renversé pour s'assurer que nous faisions bonne route, et sur le baromètre pour voir s'il ne nous menaçait pas de quelque tempête, chacun de nous se retira dans sa cabine. Je fus bientôt dans mon étroite couchette, où je ne tardai pas à m'endormir, bercé par le roulis, au frôlement de l'eau, que j'entendais filer le long du bord, à travers les quelques planches qui me séparaient de l'abîme.





Ténériffe.

CHAPITRE VIII.

PREMIÈRE NAVIGATION DU CAPITAINE HENRI.

Interruption du récit de Morvan. — Jeunesse de Henri Kermeur. — Ténériffe. — Le baptême de la ligne. — Pêche d'un requin. — Rio de Janeiro. — L'esclavage. — Mort du capitaine Kermeur.

Le lendemain, au jour, je montai sur le pont en entendant signaler la terre. *La Rose*, poussée par son hélice sur une mer calme, était parvenue à l'extrémité méridionale de la Sardaigne, et le

capitaine me montra les hautes montagnes du cap Spartivento.

La Rose passa devant le golfe de Cagliari et trouva une mer tranquille en suivant la côte orientale de la Sardaigne; tout semblait promettre que notre voyage s'achèverait heureusement.

« J'espère, me dit le capitaine, que les récits de Morvan ont réussi à dissiper l'ennui de la traversée et toutes les sombres idées que les accidents de notre départ ont pu vous faire concevoir.

— J'ai écouté, répondis-je, l'histoire de *la Rose* avec le plus grand intérêt et je me promets d'entendre la suite de ses aventures, pendant le temps qui nous reste à passer à la mer.

— L'histoire de *la Rose*, au point où je me suis arrêté, regarde le capitaine Henri plus que moi, dit Morvan; les souvenirs de sa jeunesse vous intéresseront plus que ceux d'un vieux marin dont les impressions avaient alors perdu leur première vivacité. Si le capitaine consentait à vous communiquer son journal de bord, comme j'ai fait du mien, vous y gagneriez de toute façon. »

Je priai le capitaine de vouloir bien continuer l'histoire de la goëlette; il y consentit facilement. Mais sa vie n'avait pas été aussi indissolublement liée à son navire que celle de Morvan; on ne sera donc pas surpris de le voir abandonner *la Rose* pour suivre le récit de sa propre histoire.

« Je suis né, dit-il, à Saint-Malo, où mon père s'était établi à son retour de l'Inde. J'ai été dès mes premiers jours entouré de tout ce qui pouvait me familiariser avec les choses de la mer. Mon père avait navigué pendant les années où l'activité de la vie maritime satisfaisait à l'ardeur de la jeunesse et au besoin d'expansion qui la tourmente. Il avait quitté la mer au moment où le besoin d'une vie plus calme se fait sentir et met en évidence les côtés moins brillants de cette existence perpétuellement agitée. Les coups de vent, les calmes, les longs quarts de nuit, ce sont les inconvénients de la vie de marin, inconvénients peu sensibles à la jeunesse. Ce qu'elle a de pénible est compensé par l'avantage de voir beaucoup, d'assister sous tous les climats au spectacle de la nature dans le magnifique développement de sa beauté, et aussi par la jouissance qu'éprouve le marin à s'endormir dans son hamac après avoir essuyé la pluie et le vent pendant un quart pénible, ou à savourer des vivres frais après une longue traversée, jouissances que ne sauraient apprécier ceux qui n'ont pas quitté la terre.

« Le métier de la mer était resté pour mon père la vie par excellence. Il n'eût pas compris que son fils embrassât une autre profession que celle qui l'avait enrichi ; et autour de moi tout conspirait pour me la faire regarder comme la seule à laquelle je pusse raisonnablement songer. Je passai au col-

lége les années que les jeunes gens emploient avec plus ou moins de succès à acquérir les connaissances qui sont la base de toute éducation libérale, quelle que soit la profession qu'ils embrassent plus tard. A quinze ans, ayant exprimé ma résolution de suivre la carrière maritime, mon père décida que je ferais d'abord un voyage assez long pour éprouver mon aptitude et commencer mon éducation nautique. Il était atteint depuis plusieurs années d'une affection grave qui minait lentement sa vigoureuse constitution ; la pensée que l'influence des pays chauds exercerait une action salutaire sur sa maladie, le désir de guider mes premiers pas dans la carrière, et peut-être aussi le besoin de se sentir encore une fois bercé sur l'Océan, d'assister encore une fois aux scènes de sa jeunesse, le déterminèrent à m'accompagner dans mon premier voyage.

« *La Rose* embarqua un chargement pour Rio de Janeiro ; mon père en prit le commandement et Morvan reprit ses fonctions de second. Je montai à bord avec un de mes camarades de collége plus jeune que moi d'un an, qui se préparait aux examens de l'École navale pour entrer dans la marine militaire. Mon père était ami du sien, et au plaisir d'obliger son ami en soumettant son fils à la même épreuve qu'il me faisait subir, il joignait l'avantage de me donner un compagnon d'étude et d'amusement.

« Les impressions que j'ai conservées de ce premier voyage sont certainement les plus profondes que l'Océan ait jamais produites sur moi. Vivement excitée par la lecture des auteurs qui ont su peindre la nature, notre imagination grandissait encore le spectacle nouveau qui se déroulait devant nos yeux. Tout était pour nous un sujet d'admiration. J'ai vécu sur la mer pendant quatorze ans ; comme tous les marins, je l'ai aimée et je l'ai souvent maudite ; mais les premières images qu'elle a gravées dans ma mémoire ont été les plus vives : elles sont ineffaçables et charmantes. Mais comment essayer de reproduire pour ceux qui ne l'ont pas vue, comment faire comprendre à ceux que l'habitude ou la rudesse de l'esprit rendent indifférents, toute la variété de sa mobile physionomie, toute la poésie de ses rapports avec la terre, avec les cieux, avec l'homme? Elle est si belle et souvent si sombre, si monotone et si pleine de vie! C'est une nappe immense et uniforme ; elle ne fait entendre que des bruits vagues et sourds ; et pourtant, est-il un paysage plus accidenté que sa surface quand la brise la met en mouvement, des collines plus doucement ondulées que ses houles, des montagnes plus âpres, plus sourcilleuses, plus déchirées, couronnées de neiges plus éclatantes que les lames gigantesques dont les crêtes aiguës soulevées par la tempête dentèlent l'horizon, puis déferlent en ava-

lanches d'écume qui roulent sur leurs flancs verdâtres. Les prairies diaprées de fleurs au printemps, les moissons dorées, les forêts que l'automne, avant de les dépouiller, pare des plus riches couleurs, n'étalent pas une plus grande variété de nuances, des ombres plus transparentes, de plus éclatantes lumières, que les innombrables facettes qui réfléchissent le bleu du ciel, les fraîches clartés de l'aurore ou les nuages enflammés du couchant; et dans le concert immense de la nature, bourdonnement de tout ce qui vit, bruit des forêts, des ruisseaux, des torrents, éclats de l'orage, quels soupirs sont plus doux que ceux des flots qui viennent doucement expirer sur le sable dans une belle nuit d'été? Quelle voix est plus terrible que celle de la mer en fureur, quand elle se rue sur les rochers qu'elle semble vouloir déraciner pour les rouler dans l'abîme? Mon camarade Jules et moi nous passions des journées entières, penchés sur le bord de la goëlette, à regarder le bleu intense de la mer et l'écume qui blanchissait sous l'avant du navire. Les marsouins, dont les troupeaux bondissaient autour de nous en montrant leur aileron à la surface de la mer, les poissons volants, qui, pour échapper aux ennemis impitoyables qui les poursuivent sous l'eau, s'élancent dans l'air où ils deviennent la proie des oiseaux de mer, les conques de Vénus qui déploient au vent leur petite voile

d'azur, tout excitait notre curiosité et devenait le sujet d'interminables questions; mon père et Morvan avaient fort à faire pour y répondre.

« Je me souviens qu'un jour, me trouvant avec Jules à l'arrière de la goëlette, la tête penchée sur le couronnement, d'où nous regardions attentivement les mouvements du gouvernail en cherchant à nous rendre compte de la manière dont il agissait sur le bâtiment, j'aperçus un poisson énorme qui nageait dans le sillage du navire. Je ne sais si les descriptions que j'avais lues ou entendues me firent reconnaître l'animal ou si ce fut l'effet de mon imagination qui appelait depuis longtemps la rencontre d'un requin, mais je m'écriai immédiatement : « Jules! un requin! »

« Jules, qui n'était ni moins curieux ni moins prompt à s'enflammer que moi, se mit à répéter à son tour : « Un requin! un requin! »

« Morvan se promenait dans ce moment sur le pont. Il se retourna à nos cris. Mais combien de fois ne l'avions-nous pas fait monter pour les choses les plus insignifiantes, souvent en interrompant un sommeil précieux? Nous étions comme le rat de la fable :

La moindre taupinée était mont à nos yeux.

« Craignant encore quelque bévue de notre ignorance, Morvan affecta de se diriger vers l'arrière

sans se presser, et en lançant les bouffées de sa pipe d'un air d'indifférence. « C'est quelque petit « chien de mer, dit-il, qu'ils auront pris pour un « requin. »

« Moi qui suivais le monstre des yeux, non sans une certaine émotion, malgré la distance qui nous séparait de lui, je me sentis piqué de l'air de mépris avec lequel Morvan traitait ma découverte.

« Lieutenant, lui dis-je, si c'est un chien de mer, « il est au moins aussi gros que vous. »

« Morvan n'était pas d'humeur à souffrir qu'on manquât de respect à l'autorité; il prit un air grave et s'avança vers moi : « Si vous voulez plaisanter, « monsieur, me dit-il, adressez-vous à vos cama- « rades, et cherchez quelque autre que moi pour « terme de vos comparaisons saugrenues. »

« Je restai un peu confus de la semonce; mais, après examen, Morvan constata lui-même que mon requin était bien un requin, et des plus gros, et il se mit à diriger la pêche.

« Le requin est si vorace qu'on n'a pas besoin d'user d'adresse pour lui cacher l'hameçon. On se sert d'un gros crochet aiguisé, fixé au bout d'une chaîne en fer, car les dents du requin couperaient toute autre espèce de ligne. On met au crochet un morceau de lard et on le jette à l'arrière du bâtiment. Le requin s'avance pour le dévorer dès qu'il l'aperçoit, mais c'est une opération pour lui assez

difficile. Sa bouche n'est pas, comme celle de la plupart des poissons, placée à l'extrémité de son corps; elle est en dessous et à une certaine distance, de sorte que, pour saisir l'appât, il est obligé de se retourner le ventre en l'air, mouvement qu'il exécute avec une lourde maladresse. Quand il se sent pris par l'hameçon, le requin cherche à s'en débarrasser, et par ses violentes secousses il y réussit quelquefois, non sans se déchirer la bouche. Un animal moins vorace se garderait bien de revenir mordre à l'appât, mais pour lui c'est tout différent: s'il a enlevé le premier appât, on en met un second, et, encore tout sanglant et déchiré il revient à la charge, jusquà ce qu'il reste définitivement accroché. On le hale hors de l'eau, on passe un nœud coulant à la partie inférieure de son corps, et on parvient à l'amener sur le pont. Celui que nous avions pris avait quatre mètres de long, et nous restâmes longtemps à examiner les trois formidables rangées de dents qui garnissaient sa mâchoire.

« Nous arrivâmes à Ténériffe. Bien avant qu'il fût possible d'apercevoir la terre, nous étions en observation, Jules et moi; nous cherchions à découvrir le fameux pic et ces îles fortunées, que notre imagination inquiète parait des couleurs les plus fantastiques. La nuit vint avant que rien parût à l'horizon.

« C'était la première terre étrangère que nous allions voir; nous nous attendions à des scènes toutes différentes de celles que la France nous avait montrées, et notre attente ne fut pas trompée. Le sommeil eut bien de la peine à dominer notre curiosité, et avant le jour nous étions sur le pont.

« Dès que le soleil parut, le matelot qui était en vigie cria : « Terre ! » Nos regards cherchaient en vain à l'horizon. Une brume légère l'obscurcissait, et il était impossible de rien distinguer. Morvan, qui suivait tous nos mouvements, s'approcha de nous.

« Eh bien ! voyez-vous le pic ?

« — Mais non, répondis-je désappointé.

« — Si nous montions dans la mâture ? dit Jules; « on découvre plus loin qu'ici.

« — Vous n'avez pas besoin de monter dans la « mâture, reprit Morvan; mais ce n'est pas à l'ho- « rizon qu'il faut chercher la terre : levez la tête, « regardez au-dessus des nuages. »

« En suivant son indication, j'aperçus en effet le pic, que nous cherchions à l'horizon, tandis que sa cime, couverte de neige et rosée par le soleil levant, perçait les nuages.

« Bientôt la brume se dissipa et on découvrit la base de la montagne; les masses de rochers qui forment les côtes de l'île, s'élevant de la surface bleue de l'Océan, leurs découpures enveloppées

dans les vapeurs du matin, leurs flancs vigoureusement dessinés par la lumière horizontale du soleil levant, présentaient à mes yeux enchantés un spectacle vraiment féerique. A mesure que nous approchions et que le soleil effaçait la brume, nous découvrions à terre des arbres, des habitations. Chaque chose prenait un aspect plus réel, et quand nous arrivâmes au mouillage de Santa-Cruz, bien que ses maisons blanches donnassent de loin à la ville cet air de gaieté, si souvent trompeur, qui distingue beaucoup de villes espagnoles, mon enthousiasme commençait à descendre des hauteurs excessives où il s'était élevé d'abord.

« La goëlette fut bientôt entourée de bateaux chargés de fruits du pays. C'étaient des oranges, des citrons, des raisins magnifiques et des bananes, que je n'avais encore jamais vues. Il y avait une douzaine de jours que nous étions partis de France au cœur de l'hiver, et nous nous trouvions tout à coup, et sans nous être aperçus du changement, sous le plus beau ciel et au milieu des plus riches dons des pays du soleil. Les fruits, le beau temps, c'était double fête pour des écoliers qui venaient de passer dans la Manche et le golfe de Gascogne leurs premiers jours de navigation. On fit une abondante provision de fruits ; en leur qualité d'étrangères, ce furent les bananes qui nous attirèrent d'abord, mais il nous fallut bientôt revenir à

nos anciennes connaissances, les oranges et les raisins. La consistance pâteuse des bananes demande quelque habitude avant qu'on en puisse apprécier le goût, qui, du reste, est très-savoureux quand on s'y est accoutumé.

« Mais Ténériffe a des productions auxquelles mon père et Morvan s'intéressaient plus qu'aux oranges et aux bananes. On y fait un vin qui, sans égaler le Madère, ne laisse pas que d'être fort apprécié, surtout lorsqu'il a passé quelque temps à la mer. Mon père se rendit à terre pour en acheter quelques barils, qu'il voulait rapporter en France après leur avoir fait faire le voyage de Rio de Janeiro.

« Lorsque le vin fut embarqué, *la Rose* reprit sa route, poussée par les vents alizés. Ces brises, tièdes et régulières, nous berçaient doucement sur la surface de la mer, qui, réfléchisant le bleu pûr et intense du ciel, s'étendait en une nappe immense d'un bleu plus intense encore, émaillée par l'écume blanche des lames qui déferlaient et moirée par les ombres mouvantes des nuages légers qui parcouraient rapidement l'horizon. Quand nous approchâmes de l'équateur, aux belles journées des tropiques succédèrent les calmes, les orages et les pluies torrentielles qui ont fait donner par les marins à cette région de l'Océan le nom expressif de *pot au noir*. La chaleur excessive, la nécessité où

l'on est à cause des pluies de se tenir enfermé dans l'intérieur des navires, rendent ce passage très-pénible à ceux qu'une longue habitude n'a pas endurcis à toutes les incommodités de la vie de bord.

« *La Rose* mit quarante jours pour se rendre à Rio. Pendant la traversée, une partie de notre temps fut employée à continuer, sous la direction de mon père, les études nécessaires à l'intelligence de la partie théorique de la profession que Jules et moi nous voulions embrasser. Morvan s'était chargé de la pratique ; il nous enseigna le nom et l'usage de toutes les manœuvres ; il nous montra à faire les nœuds et les amarrages de toute espèce, à serrer une voile, à prendre un ris et à gouverner. Ce n'était pas un médiocre sujet de fierté quand on nous confiait pour quelque temps la roue du gouvernail, et que, les yeux fixés sur le compas, nous sentions la goëlette obéir à notre direction.

Après avoir constaté que nous étions dans le voisinage de la terre, *la Rose* passa une partie de la nuit à faire de petites bordées et courut ensuite sur la côte pour la découvrir au jour; on l'aperçut, en effet, dans le lointain, au lever du soleil; nous reconnûmes en nous approchant les hautes terres du cap Frio. C'est le point où viennent atterrir les navires qui viennent à Rio de Janeiro. La brise tomba

peu à peu, et le calme ne nous permit de nous approcher que très-lentement de la terre.

« Vers le soir, nous nous trouvions à quelques milles dans le sud du cap Frio. Les montagnes se chargèrent alors d'épais nuages noirs qui montaient derrière elles et envahissaient lentement le ciel. Nous pouvions distinguer les forêts épaisses qui couvrent la côte. Plusieurs navires faisant la même route se trouvaient entre la terre et nous; les dernières bouffées de la brise du large soulevaient encore nos voiles, et déjà la brise de terre faisait moutonner la mer sur la côte. Au-dessus de nos têtes, le ciel était bleu et plein de lumière; sous nos pieds, la surface polie des eaux resplendissait des feux du soleil couchant; mais à notre droite l'ombre épaisse des nuages couvrait la terre et la mer. On voyait les bâtiments les plus près de la côte carguer successivement leurs voiles hautes. Leur gréement et leur voilure encore éclairés par le soleil se détachaient en silhouette lumineuse sur la bande obscure qui s'approchait de nous, et où ils disparaissaient en s'inclinant tout à coup sous l'orage. *La Rose* prit aussi ses précautions; on rentra les bonnettes, on serra les perroquets, on rentra le grand foc. J'étais monté sur la vergue du petit hunier pour aider à prendre le ris, quand le grain tomba à bord. Un torrent de pluie tiède nous inonda, et la goëlette se pencha à son tour sous l'action d'un vent impé-

tueux, mais chargé de tous les parfums qu'il nous apportait de ces montagnes couvertes d'orangers et de plantes odoriférantes. Il fallut céder à notre tour, et nous laissâmes arriver vent arrière. Le soleil qui brillait encore au large, l'obscurité qui couvrait la côte, les éclairs qui sillonnaient les nuages, le fracas du tonnerre, le sifflement de cette brise embaumée, ont gravé d'une manière ineffaçable dans mon souvenir ce tableau extraordinaire. Quand l'orage fut passé, la brise de terre s'établit régulièrement, et *la Rose* reprit sa route sous une petite voile en longeant la côte, afin de se trouver le lendemain au lever du soleil à l'entrée de la rade de Rio.

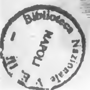
« Il est difficile d'imaginer, et je crois qu'en réalité il n'existe pas de plus magnifique spectacle au monde que la baie de Rio de Janeiro. Nous avions à notre gauche, quand le jour parut, les montagnes qui s'élèvent à l'ouest de la baie et dont les découpures présentent la forme d'un géant couché sur le dos. Devant nous, le pain de sucre, isolé de la masse, semblait se pencher pour indiquer le goulet qui ouvre la rade. Quelques petites îles, couvertes de palmiers, s'avancent au large comme pour en marquer l'entrée. A droite d'autres montagnes, couvertes comme les premières de la plus riche végétation, s'étendaient à perte de vue dans la direction du cap Frio. A mesure que nous pénétrions dans la

baie, le tableau qui se déployait devant nous offrait les plus gracieux détails sans rien perdre de sa grandeur. Je ne pouvais me lasser d'admirer ces anses retirées, où les villas des riches habitants de Rio se cachent sous les ombrages; la forme élégante des palmiers qui frappait mes yeux pour la première fois; les collines échelonnées, couvertes de verdure, qui vont rejoindre la croupe du Corcovado. Cette montagne élevait, au-dessus des brumes accrochées comme des lambeaux déchirés aux forêts qui couvrent ses flancs, sa cime dépouillée par les orages. Dans une plaine qui, du pied des montagnes, s'étend jusqu'au rivage, la ville de Rio montrait les tours de ses églises et la façade du palais de l'empereur. Des îles, les unes garnies de fortifications, les autres couvertes de verdure, se succèdent jusqu'au fond de la rade, où s'élèvent, comme un rideau bleuâtre, des montagnes que leurs arêtes serrées et élancées comme des tuyaux ont fait nommer montagnes des Orgues.

« Mille embarcations peintes de couleurs éclatantes, les unes déployant leurs voiles, les autres montées par des nègres qui penchaient sur les avirons leur corps luisant et demi-nu, sillonnaient la rade en tous sens; des navires de guerre de toutes les nations déployaient leurs pavillons et leurs flammes. La musique militaire que plusieurs d'entre eux faisaient entendre, les saluts à coups de canon

A. VIMONT. TRICHON.

Baie de Rio de Janeiro.




Nazionale
NAPOLI

qu'ils échangeaient entre eux ou avec les forts, le tintement des cloches qu'on entendait dans la ville, mille bruits, mille couleurs brillantes remplissaient cette scène d'une joyeuse animation.

« *La Rose* mouilla dans le port marchand au milieu des navires de toute grandeur qui le peuplent d'une forêt de mâts. Je descendis à terre avec mon père pour parcourir la ville et ses environs. Je fus frappé pour la première fois d'un spectacle qui dissipa l'enchantement où m'avait jeté la beauté du pays : celui de la plus hideuse dégradation de l'espèce humaine, de l'esclavage. Les quais, les rues étroites de la ville étaient parcourus par des nègres vêtus seulement d'un caleçon de toile grossière. Ruisselants de sueur, courbés sous des fardeaux énormes, ils allaient poussant des soupirs lamentables, et je m'attendais à les voir succomber à chaqne instant. L'habitude affaiblit plus tard les sentiments que j'éprouvai d'abord; car les esclaves eux-mêmes s'accoutument à leur abjection, et ces gémissements qu'ils font entendre sans cesse sont plutôt une sorte de chant plaintif que l'expression d'une douleur aiguë et présente. Mais, dans la première vivacité de mes impressions, mon indignation avait peine à se contenir. Dans la campagne, les esclaves avaient un aspect encore plus hideux ; ils semblaient s'y rapprocher encore davantage des bêtes de somme. J'en vis quelques-uns qui portaient au

cou un collier de fer d'où partaient des branches barbelées. Je demandai quel était l'usage de ce singulier ornement; on m'apprit que ceux qui le portaient avaient tenté de se sauver dans les bois, et que ces branches de fer étaient destinées, en s'embarrassant dans les halliers, à leur rendre la fuite impossible. Je parcourus les environs de Rio; mais quelque admiration que m'inspirât la beauté du paysage, le charme était désormais rompu : la honteuse abjection des hommes avait jeté comme un voile sombre sur les magnificences de la nature.

« Après avoir débarqué son chargement, *la Rose* le remplaça par une cargaison de café, et nous appareillâmes pour la France, après avoir séjourné environ un mois sur la rade. La traversée de retour devait être pour moi aussi triste que notre voyage en venant avait été plein d'intérêt et de gaieté. La santé de mon père, au lieu de s'améliorer sous l'influence des pays chauds, était devenue de plus en plus languissante, et, quelques jours après notre départ de Rio de Janeiro, épuisé par les efforts qu'il avait faits pour nous promener dans les environs, sous ce ciel embrasé, il s'alita pour ne plus se relever. Je ne saurais vous dire les douleurs de sa longue agonie; elles furent partagées par tout l'équipage de la goëlette, qui le chérissait. Morvan ne cessait de pleurer, et, quand

il cherchait à me consoler, toute son éloquence consistait à m'embrasser en m'inondant de ses larmes.

« Mon père m'embrassait tous les matins, mais il ne voulait pas me laisser rester auprès de lui, craignant pour ma jeune imagination l'influence funeste du spectacle prolongé de ses souffrances. Le soir Morvan venait me dire dans quel état il se trouvait, et le plus souvent il cherchait à me tranquilliser en m'annonçant une amélioration à laquelle il ne croyait pas lui-même. Penché sur le couronnement, d'où mes yeux regardaient sans voir dans le sillage de la goëlette, j'attendais un soir que Morvan m'apportât la nouvelle accoutumée; je me retournai en l'entendant s'approcher de moi.

« Comment avez-vous laissé mon père?

« — Très-calme, » me répondit-il.

« Cependant sa voix était profondément altérée, son visage était d'une extrême pâleur, et ses yeux, contemplant fixement dans l'eau, à l'arrière du navire, un objet que je n'apercevais pas, avaient une expression de terreur que je ne leur avais jamais vue.

« Vous me trompez! m'écriai-je; mon père ne « veut-il pas me voir?

« — Je ne vous trompe point. Votre père n'a « pas demandé à vous voir; pourtant venez l'em-

« brasser encore une fois, car demain il sera trop « tard.

« — Pourquoi? qui vous effraye ainsi? Morvan, « parlez !

« — Ne voyez-vous pas qu'ils nous suivent? » dit-il d'une voix tremblante en étendant la main vers l'objet dont il ne pouvait détacher ses yeux.

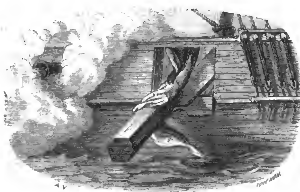
« En regardant avec attention dans la direction qu'il me montrait, j'aperçus deux requins qui se jouaient dans les eaux de la goëlette, et je m'enfuis épouvanté.

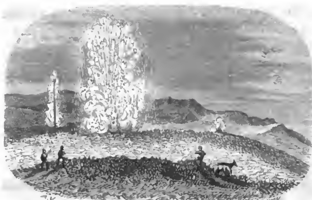
« J'avais entendu raconter en effet que ces redoutables ennemis des marins suivaient les navires que la mort devait visiter, attendant que le corps des victimes leur fût livré en pâture.

« Je trouvai mon père dans l'état de tranquillité que Morvan m'avait annoncé; mais c'était le calme que les mourants retrouvent à la dernière heure. Cette nuit fut la dernière.

« Si la mort est toujours terrible, si l'heure des adieux suprêmes est toujours pleine d'angoisse, c'est surtout à bord d'un navire que le néant de notre existence se dévoile. Là point de cimetière, point de tombe où l'on retrouve encore quelque chose de ceux que nous avons perdus; là on sent l'infini plus prochain. Un cercueil entr'ouvre la surface des eaux qui se referment sur lui; le navire fuit et tout disparaît sans laisser de trace. »

« *La Rose* revint à Saint-Malo sous la conduite de Morvan. Malgré la douleur de ma mère et les efforts qu'elle fit pour me détourner de suivre la carrière maritime, je persévérai dans ma résolution. »





Le Ghieser.

CHAPITRE IX.

LA MARINE DE GUERRE, LES ASPIRANTS.

L'école de Brest. — Aspirants. — Volontaires. — Les Orcades. — Courses en Islande. — Le Ghieser. — Un bal à bord. — Les côtes d'Écosse. — La Manche. — Brest.

« Jules passa ses examens pour entrer à l'école navale, et y fut reçu l'année suivante. Établie sur un vaisseau dans la rade de Brest, l'école navale est pour l'armée de mer ce que l'école de Saint-Cyr est pour l'armée de terre. Les élèves y sont formés, outre l'instruction théorique, à tous les exercices qu'ils sont plus tard appelés à commander aux matelots. Quant à moi, ma position de fortune me permettant de commander un bâtiment à moi dès

que j'aurais un brevet de capitaine au long cours, je dirigeai mes efforts vers ce but.

« On ne peut être capitaine au long cours avant l'âge de vingt-quatre ans, et une des conditions indispensables, c'est d'avoir servi pendant trois ans à bord des bâtiments de l'État. Cette condition, quand il faut la remplir comme simple matelot, est assez pénible; mais, lorsque les besoins du service rendent insuffisant le nombre des aspirants sortant de l'école navale, les jeunes marins qui peuvent satisfaire à un examen de capacité en rapport avec le service qu'on attend d'eux sont admis en qualité d'aspirants volontaires. Ils prennent rang après les aspirants de seconde classe, sont logés avec eux et remplissent les mêmes fonctions pendant le temps qu'ils passent au service de l'État.

« Je me préparai donc à passer l'examen de volontaire. Lorsque j'eus atteint mes dix-huit ans, je me rendis à Cherbourg, chef-lieu du premier arrondissement maritime, où je subis l'épreuve avec succès; j'endossai l'uniforme et j'embarquai sur une corvette de charge qui devait se rendre en Islande pour y surveiller les bâtiments que les ports du Nord envoient à la pêche de la morue.

« Ce ne fut pas sans une certaine satisfaction et un sentiment légèrement exagéré de mon importance que je me vis pour la première fois assis à l'arrière d'une embarcation armée de seize

vigoureux matelots placés sous mon commandement.

« J'étais arrivé à Cherbourg au mois d'octobre et installé à bord depuis une quinzaine de jours, lorsque je fus surpris de la manière la plus agréable par l'arrivée de Jules, le compagnon de mon premier voyage à bord de *la Rose*. Il était sorti du vaisseau-école et venait commencer son service au port de Cherbourg. Il obtint facilement d'embarquer sur la corvette, et se trouva ainsi mon supérieur, quoique plus jeune que moi ; mais nous étions trop unis pour que notre amitié souffrît d'une inégalité de grade qui n'entraînait même pas une différence dans les fonctions. La plus importante de celles des aspirants, c'est le commandement des embarcations envoyées en service au dehors du bâtiment. C'est celle qui entraîne pour eux la plus grande responsabilité ; car ils sont abandonnés, dans des circonstances quelquefois difficiles, aux seules ressources de leur énergie et de leur capacité ; ils ont alors à déployer leur propre initiative et les qualités nécessaires pour le commandement. Or les matelots sont très-bons juges ; ils se trompent rarement sur la valeur de ceux qui les commandent, que ce soit sur un canot ou sur un vaisseau à trois ponts.

« Notre service nous appelait continuellement dans le port militaire de Cherbourg. C'était un sujet

d'étude tout nouveau pour moi, bien que je fusse dès mon enfance familiarisé avec les chantiers et les travaux des ports de commerce. Le port et la rade de Cherbourg sont peut-être la plus étonnante production de la puissance de l'homme. Tout y a été créé sans l'aide de la nature, ou plutôt contre elle. La rade était ouverte à tous les vents; il a fallu, pour y faire un abri, jeter pendant plus d'un demi-siècle au fond de la mer des blocs de rocher qui ont enfin formé une base inébranlable à la digue aujourd'hui terminée et qui doit porter des batteries formidables. Pour avoir des bassins où les plus grands vaisseaux pussent entrer et rester à flot dans les plus basses marées, il a fallu les creuser dans le roc, et chaque jour la mine préparait ou achevait le travail des ouvriers employés à ces immenses excavations. Les travaux de la digue, ceux des bassins, les constructions navales, les armements de navires, donnaient au port de Cherbourg un mouvement et une animation extraordinaires.

« La corvette, quand approcha le moment du départ, entra dans une des formes pour y faire visiter sa carène. Ces formes sont des bassins qui ne peuvent contenir qu'un navire et dont le fond se rapproche en effet de la forme d'une carène. L'entrée par où le bassin communique avec la mer peut se fermer par des portes capables de résister à la

pression de l'eau. Lorsque la mer est haute, le bâtiment est introduit et amarré dans le milieu du bassin; quand elle se retire, le navire ne tarde pas à toucher le fond. On le soutient alors par des accores, comme lorsqu'il était sur la cale de construction. A mer basse on ferme les portes, et le bâtiment reste à sec jusqu'à ce que, les travaux qu'il réclame étant terminés, on ouvre la porte pour laisser pénétrer la marée montante et le faire sortir du bassin.

« Vers la fin d'avril, la corvette appareilla de Cherbourg et se dirigea vers le Nord. Si les marins de la Manche sont les premiers du monde, la supériorité de la race peut y contribuer, mais les influences locales ont aussi leur grande part dans ce résultat. Ils sont dans la nécessité de lutter constamment contre toutes les difficultés de la navigation réunies dans cette mer resserrée. Vents variables et violents, bancs de sable, rochers, écueils de toute espèce, courants rapides et aussi variables que les vents, brumes épaisses, ports difficiles à atteindre, enfin réunion d'un grand nombre de navires suivant toutes les directions, qu'il faut éviter d'aborder, tout exige du navigateur dans ces parages un déploiement continuel de vigilance, de sang-froid, d'habileté, de courage et de persévérance. Notre équipage, composé presque entièrement de pêcheurs de nos ports du nord, Calais, Boulogne,

Dunkerque, offrait dans son ensemble un modèle complet des qualités du matelot.

« Nous avions éprouvé à notre premier voyage une agréable impression en passant rapidement de l'hiver de notre pays au printemps éternel des Canaries. Ce ne fut pas avec moins de plaisir que nous vîmes la longueur des jours augmenter à mesure que nous avançions vers le nord, et la prolongation de l'aurore et du crépuscule réduire à quelques heures la durée des nuits. Nous visitâmes en passant les Orcades et les îles Shetland.

« Dépouillées d'arbres, couvertes de tourbières et de pâturages humides, entourées d'écueils et de rochers, ces îles m'ont laissé un souvenir plus cher que bien des contrées mille fois plus riches des dons de la nature. C'est que la poésie a peuplé de ses créations toutes ces solitudes sauvages, et que, si les brumes y pénètrent le corps, la loyale et franche cordialité des habitants y réchauffe le cœur.

« Qui ne connaît Minna et Brenda, la sorcière Norna de Fitfull-Head, Magnus Troïl, ces créations charmantes de Walter Scott? Comment ne pas prendre un vif intérêt à visiter les lieux où il a placé tant de scènes romantiques?

« Après une traversée d'une quinzaine de jours, contrariée par deux ou trois coups de vent, nous aperçûmes les montagnes couvertes de neige de

l'Islande, et la corvette vint mouiller dans la rade de Rickiawick, capitale de cette terre dépouillée, ensevelie pendant huit mois sous la neige. Quel contraste avec la richesse que la nature déploie au Brésil! Ici, pas un arbre; un sol déchiré, des laves vomies par des volcans dont les cratères percent le manteau de neige et de glace qui enveloppe l'île; point de culture, pas d'autre végétation qu'une herbe épaisse qui tapisse les vallées, les rives des lacs et des torrents. Mais, si le spectacle de la violence et de la dégradation des hommes attriste les contrées les plus favorisées du ciel, on se réjouit, au contraire, de voir la justice et la paix régner sous les glaces du pôle. On ne connaît en Islande ni les voleurs ni les gendarmes; toute la force armée de l'île se compose d'un inspecteur de police pour la ville de Rickiawick.

« Les ports du nord de la France envoient tous les ans un grand nombre de bâtiments pêcher la morue sur les côtes d'Islande. Le monopole du commerce et de la navigation, réservé aux Danois, à qui l'île appartient, interdit à nos pêcheurs de mouiller dans les ports de l'île. Au printemps, l'arrivée des bâtiments de guerre qui viennent faire la police parmi les pêcheurs, celle des bâtiments danois qui viennent trafiquer, donnent à Rickiawick une grande animation : les habitants de l'intérieur, apportant leurs fourrures et les denrées qu'ils veu-

lent échanger contre les produits du continent, campent autour de la ville, et cette saison est un temps de fête pour les habitants de Rickiawick.

« Le gouverneur accueillit le commandant et tout l'état-major avec la plus franche cordialité. On dîna, on dansa au Gouvernement, et on se promit bien à bord de payer la dette de l'hospitalité. Ce n'était pas un palais que le Gouvernement, mais une simple maison de bois plus grande que celles des habitants de la ville, et où ne manquaient, du reste, ni le confortable ni la bonne grâce. Une corvette et un brick de guerre danois arrivèrent sur la rade, et les relations amicales qui régnaient entre nous et les autorités de terre s'étendirent aux bâtiments. Pendant que nos officiers faisaient les honneurs de la corvette aux officiers danois, nous traitions les aspirants au milieu de joyeuses chansons. Que d'amitiés bien sincères j'ai vues se former dans l'espace d'un dîner, entre des gens qui ne devaient plus se revoir !

« Le commandant de la corvette, qui aimait à nous faire profiter des occasions de plaisir qui pouvaient se présenter, autant qu'il tenait à la rigoureuse observation du service, organisa un voyage dans l'intérieur de l'île, dans le but de visiter le Ghieser, volcan d'eau chaude dont les phénomènes singuliers ont attiré l'attention des géologues. Les chemins en Islande n'ont rien qui rappelle les

grandes routes de France. Jamais la pioche n'a essayé d'aplanir la lave et de combler les tourbières. Sur les plateaux de lave où l'herbe ne croît pas, le chemin n'est indiqué que par des monticules de pierres élevés de distance en distance, qui marquent la direction à suivre quand la neige couvre le pays. Les voitures sont plus rares encore que les routes, mais l'Islande nourrit une race d'excellents petits chevaux. Doux, infatigables, ils ont le pied aussi sûr que les meilleurs mulets, au milieu des précipices et des tourbières. Habitués à se contenter de quelques têtes de morue et de l'herbe qu'ils peuvent atteindre en écartant la neige, on les laisse errer pendant l'hiver. Mais la nature prévoyante les munit contre la rigueur du froid : leur poil s'allonge, s'épaissit, et les revêt d'une fourrure aussi chaude que celle des ours, avec lesquels ils ont alors quelque ressemblance. Les auberges sont parfaitement inconnues : il faut donc emporter avec soi tout ce qui est nécessaire pour bivouaquer et se nourrir en voyage. Nous étions cinq voyageurs, en y comprenant un guide, et il ne nous fallut pas moins qu'une caravane de vingt chevaux pour entreprendre notre excursion : cinq nous portaient, cinq étaient chargés de vivres et de bagages, et le guide menait devant lui une troupe de dix autres qui devaient remplacer les premiers au bout d'un certain temps, et partager la tâche avec eux. Nous

avions à faire une quarantaine de lieues pour arriver au Ghieser, et le voyage devait durer plusieurs jours; je ne parle pas des nuits : car, à cette époque de l'année, il n'y en avait plus; le soleil, décrivant un cercle presque parallèle à l'horizon, disparaissait à peine pendant quelques heures. L'aurore succédait au crépuscule sans intervalle d'obscurité.

« Après avoir traversé des torrents, parcouru des plateaux où la lave présentait à sa surface les formes contournées d'une substance pâteuse, comme si elle venait de se figer, nous arrivâmes, vers minuit, à un village construit ou plutôt creusé au bord d'un lac. En effet, les maisons islandaises sont à moitié enfouies sous la terre, et le terrain environnant monte sur le toit, qui est ainsi couvert de gazon. Sans la fumée qui s'échappait des cheminées, on se serait cru plutôt environné de monticules formés par des tombes qu'au milieu d'un village habité par des vivants.

« Notre guide nous conduisit à la maison du personnage le plus important du pays, le curé, ou plutôt le pasteur : car les Islandais professent le culte luthérien; il nous laissa à la porte et alla s'occuper de ses chevaux. Tout dormait, et nous pénétrâmes dans cette espèce de terrier sans que personne donnât signe de vie. Nous avions pourtant hâte de voir notre hôte et de lui demander un gîte, dont nous

avions grand besoin après avoir passé dix-huit heures à cheval. Nous commencions à désespérer de réveiller ce dormeur obstiné, quand il parut à la porte d'une espèce de cuisine où Jules et moi nous essayions de rallumer un feu de tourbe. Une nouvelle difficulté se présenta; c'était peu de trouver à qui parler, il fallait se faire comprendre. Le pasteur nous adressa la parole en islandais ou en danois; nous lui parlâmes français, et nous nous regardions sans nous entendre, quand il eut l'idée de nous parler latin. Les lettres latines et même grecques sont fort en honneur en Islande; l'université, qui fut une des plus célèbres du Nord, est encore florissante. Dans leur reclusion forcée pendant les huit mois que dure l'hiver, l'étude est une précieuse ressource, presque une nécessité pour les habitants, et il n'est pas rare de s'entendre interpeller par quelque pêcheur de morue dans la langue de Cicéron. A vrai dire, ce n'était pas là le côté brillant de notre éducation; cependant Jules, qui avait eu autrefois un prix de thème, se constitua interprète et parvint à faire comprendre au pasteur que nous demandions un abri pour y dormir jusqu'au matin. Aussitôt le pasteur prit une clef et se prépara à nous conduire au gîte qu'il nous destinait. Encouragé par son succès, Jules voulut, avant d'aller dormir, nous ménager pour le réveil un déjeuner chaud, excellente précaution pour combattre la mauvaise in-

fluence et l'humidité de la brume du matin. Il destinait à ce repas trois canards sauvages qu'un de nos compagnons, chasseur déterminé qui ne marchait pas sans son fusil, avait abattus en deux coups.

« Tu t'es passablement tiré du logis, dis-je à « Jules; mais quant à la cuisine, je ne sais com- « ment tu feras pour donner les explications néces- « saires.

« — Tu vas voir. *Anates oportet coquere*, dit-il en présentant les trois canards au pasteur.

« — *Ita*, répondit celui-ci en les regardant.

« — *Super ignem ablatis plumis*, ajouta Jules, enchanté de montrer son savoir.

« — *Sine dubio*, » répondit le pasteur en s'emparant des canards avec un sourire qui ne me parut pas de bon augure pour notre déjeuner.

« Il les emporta dans sa maison et nous conduisit à quelque distance, vers une hutte un peu plus grande que la sienne. Il en ouvrit la porte et nous dit en nous la montrant : *Inire potestis*. Il nous fut facile de reconnaître, aux deux rangées de bancs qui en garnissaient l'intérieur et à l'autel qui en ornait le fond, que le pasteur nous avait amenés à son église. Étonnés qu'il eût choisi un pareil lieu pour nous y coucher, nous hésitions à entrer. Il nous répéta : *Inire potestis*. Mais c'était du latin trop cicéronien pour nous. Jules même ne comprit pas

d'abord, et l'ignorance qu'il trahit dans cette occasion engagea sans doute le pasteur à en abuser plus tard. Il se ravisa pourtant :

« Ah ! *inire*, dit-il, *intrare!*

« — *Ita*, *intrare*, dit le pasteur en souriant « d'un air quelque peu dédaigneux; *sed inire rectius* « *est.* »

« Nous entrâmes dans l'église, et, avec les couvertures que nous avions apportées, chacun de nous s'installa de son mieux sur les bancs où le troupeau de notre hôte venait s'asseoir le dimanche; malgré la dureté du lit, la fatigue nous fit dormir jusqu'à une heure assez avancée de la matinée.

« Quand il se réveilla, Jules n'eut rien de plus pressé que d'aller savoir des nouvelles de ses canards et de notre déjeuner. Je sortis de l'église avec lui; nous trouvâmes le pasteur sur le seuil de sa porte.

« *Salve*, *domine pastor*, dit Jules, *coctæ sunt* « *anates?*

« — *Quid dicis?* répondit le *Domine pastor* sans « avoir l'air de comprendre.

« — *Anates quas tibi dedi*, reprit Jules.

« — *Non intelligo.*

« — *Ablatis plumis*, *coquendas super ignem*, » ajouta Jules interdit.

« — *Latinum loqueris pessimum*, dit le pasteur « avec le plus grand calme.

« — C'est trop fort! dit Jules exaspéré. Ce n'est « pourtant pas là du latin de cuisine.

« — Hélas! je le vois bien, dis-je en soupirant. « Adieu notre déjeuner. »

« On essaya en vain de faire comprendre au pasteur que nous prétendions bien payer largement son hospitalité, et qu'il ne perdrait rien à nous rendre les canards. Il fallut renoncer à en rien tirer de plus, et nous contenter des provisions que nous avions apportées.

« Notre guide rassembla nos chevaux, rechargea nos bagages, et nous continuâmes notre route à travers un pays de plus en plus sauvage et désert. Notre caravane arriva vers le soir au bord d'un torrent qui coule avec rapidité sur un lit de lave. A quelques pas de l'endroit où on le traverse, il se précipite d'une hauteur considérable dans un ravin où il continue de courir parmi les roches qu'il couvre d'écume. Au milieu du lit du torrent, une crevasse ouverte dans le massif de lave interrompt la muraille par-dessus laquelle il se lance dans le ravin. Quelques planches jetées d'un côté à l'autre forment un pont sur lequel il faut passer après avoir traversé à gué le reste de la largeur du torrent. Notre guide s'engagea le premier dans l'eau, et tous nos chevaux le suivirent dans ce dangereux passage. Un de ceux qui portaient les bagages perdit le gué et fut entraîné avec rapidité vers la chute;

mais il reprit pied au moment où il arrivait au bord de l'abîme, et parvint à atteindre le pont. Nous étions déjà passés quand cet accident arriva. Il était de nature à nous faire hésiter si nous avions été encore en deçà du torrent; mais il n'y avait plus à réfléchir : nous nous éloignâmes. Cependant les brumes rampant au pied des montagnes, le vert cru des hautes herbes au bord des eaux, la lumière incertaine qui éclaire les contrées polaires quand le soleil disparaît pour quelques heures sous l'horizon, le bruit effrayant du torrent dans sa chute, donnaient à ce passage un caractère sinistre et bizarre qui nous faisait songer avec quelque appréhension à la nécessité de le traverser de nouveau à notre retour.

« Nous arrivâmes enfin au Ghieser. Son cratère peu élevé, formé par les dépôts des eaux sulfureuses qu'il lance, est percé au penchant d'une colline, dans un site sauvage entouré de hautes montagnes couvertes de neige, que domine la cime de l'Hécla. Les éruptions du volcan se succédèrent assez régulièrement à des intervalles peu éloignés, mais toutes n'atteignent pas la même hauteur, et il est quelquefois nécessaire d'attendre plusieurs jours pour être témoin du phénomène dans tout son développement. Un Islandais dont la hutte est voisine nous dressa une tente pour y camper jusqu'à ce que nous eussions satisfait notre curiosité.

« Le cratère du Ghieser, comme celui de tous les volcans, forme un cône extérieur et un cône intérieur en forme d'entonnoir; au fond de ce dernier est l'ouverture par où s'élance l'eau qu'il vomit. Après chaque éruption, le bassin formé par le cône intérieur se vide, l'eau y monte lentement jusqu'à ce qu'il soit rempli; des détonations souterraines se font alors entendre, l'eau bouillonne dans le cratère et enfin s'élance en gerbe à une grande hauteur. Ces phénomènes se succèdent régulièrement, mais l'éruption n'est souvent qu'un simple débordement de l'eau par-dessus les bords du cône intérieur.

« A quelque distance du Ghieser est un autre volcan d'eau chaude non moins curieux : un puits naturel est percé dans la lave qui forme le sol. Au fond de ce puits on voit bouillonner l'eau. Notre guide nous fit rassembler au bord du puits un monceau de pierres, de tourbe, de terre; il nous fit pousser ensemble tous les matériaux au fond du puits et nous dit de nous éloigner. Quelques minutes après, l'eau monta en tourbillonnant dans le puits et finit par s'élancer à une hauteur prodigieuse en rejetant au loin tout ce qu'on y avait jeté. Le même phénomène se reproduit toutes les fois qu'on jette de semblables objets dans ce puits, appelé le Strokur. On prétend qu'un Anglais a fait le voyage tout exprès pour se suicider d'une manière

originale en se faisant lancer en l'air par ce volcan singulier.

« La caravane reprit sa route vers Rickiawick; ce fut avec une certaine satisfaction que nous nous retrouvâmes de l'autre côté du torrent qui avait failli emporter un de nos chevaux, et nous arrivâmes à bords sains et saufs.

« Après notre retour, la corvette appareilla pour aller visiter les pêcheurs. Elle mouilla successivement dans les *fiords* de la partie occidentale : c'est ainsi qu'on nomme les golfes sinueux qui la découpent. Dans chacun de ces fiords, au milieu des huttes des Islandais, s'élève la maison de bois d'un marchand danois par l'intermédiaire duquel se fait tout le commerce. En échange des denrées et des objets manufacturés qu'ils reçoivent du Danemark, les habitants de l'île fournissent des peaux de renards fort estimées par les fourreurs, de la morue, de la laine et enfin de l'édredon ; l'édredon est le duvet d'un oiseau de mer appelé *éder*, qui, pour la forme et pour la grosseur, tient le milieu entre le canard sauvage et l'oie sauvage. Il fait son nid dans les anfractuosités des falaises de lave qui bordent l'île. Au printemps, il garnit son nid du fin et léger duvet dont son ventre est revêtu. Les Islandais, pour atteindre et dépouiller ces nids, se hissent au péril de leur vie jusqu'aux crevasses des rochers où ils sont cachés. Quelquefois, lorsque la falaise est

inaccessible par son pied, ils sont obligés, pour parvenir jusqu'aux nids, de se suspendre à des cordes fixées au sommet. Ce duvet est une ressource précieuse pour les habitants dans les longs et rudes hivers qu'ils ont à supporter; ils en font leurs lits et en expédient aussi des quantités considérables à l'étranger. On conçoit facilement que les éders soient sacrés pour eux. Ils respectent les lieux qu'ils choisissent pour habitation et évitent soigneusement tout ce qui pourrait les éloigner. Aussi le gouverneur nous avait-il recommandé de ne point faire usage d'armes à feu, ni pour la chasse ni dans les exercices, près des lieux fréquentés par ces précieux oiseaux.

« Cependant nous remontions toujours vers le nord. Vers la fin de juin, nous passâmes le cercle polaire, et nous vîmes, spectacle singulier pour les habitants du reste du globe, le soleil descendre obliquement vers l'horizon, puis se relever à minuit après l'avoir effleuré sans disparaître, et continuer sa course en remontant dans le ciel. Nous aperçûmes dans le lointain la ligne bleue des glaces qui bordent le Groënland, et la corvette revint vers le sud.

« Quelles que soient la stérilité et la rudesse de ces contrées hyperboréennes, la nature y a cependant des charmes qui leur sont propres et dont les habitants des pays tempérés n'ont pas l'idée. Lors-

que le printemps succède à l'hiver, le soleil restant presque constamment sur l'horizon, la terre n'a pas le temps de se refroidir et la température s'élève rapidement à une chaleur assez grande, qui varie très-peu pendant tout l'été. La vigueur de la végétation concentrée dans l'herbe qui tapisse les vallées lui donne une finesse et une épaisseur qu'on chercherait en vain dans nos climats, une couleur dont la fraîcheur et l'intensité défieraient le pinceau et que fait encore ressortir la couleur brune des laves. Quand le soleil disparaît, les brumes qui s'élèvent des vallées, les formes fantastiques qu'elles prêtent aux silhouettes des rochers, les fumées des sources d'eau chaude qui sont répandues dans toute l'île, le silence qui règne dans ces solitudes, interrompu seulement par le bruit lointain des cascades et la sonorité caverneuse d'un sol volcanique qui retentit sous les pas du voyageur, tout porte ce caractère particulier qui distingue la poésie des peuples du Nord. Quand vient l'hiver, la lumière et la chaleur disparaissent en même temps; la neige, qui n'abandonne jamais les montagnes, s'étend sur toute la surface du sol; la mer se couvre de glaces; tout disparaît comme dans les plis d'un linceul, et l'habitant du Nord, enfermé dans sa hutte, attend pendant huit mois le réveil de la nature. Alors, grâce à l'étude et aux livres, les hommes trompent les heures, pendant que les femmes fi-

lent la laine et en font les tissus qui servent à vêtir leur famille.

« La saison de la pêche s'avançait, et la corvette revint à Rickiawick. Le commandant ne voulut pas partir sans témoigner aux habitants de la capitale de l'Islande la reconnaissance que nous éprouvions pour leur bienveillante hospitalité; on résolut de donner un bal à bord. Sur un grand bâtiment comme un vaisseau de ligne, un bal est facile à organiser, surtout quand il y a une musique à bord et qu'on se trouve dans un pays plus fécond en ressources que l'Islande. Naples et Smyrne ont vu des bals donnés par l'escadre française, dont le souvenir durera longtemps; à Rickiawick, sur le pont de notre petite corvette que ses caronades obstruaient complétement, c'était une entreprise hasardeuse : mais il n'en est pas d'impossible à réaliser sur un bâtiment de guerre quand le commandant, les officiers et l'équipage, unis d'intention, rivalisent de zèle et de bonne volonté.

« Chacun se mit à l'ouvrage, chacun apporta son idée et travailla de bon cœur à exécuter celles de ses camarades. Il n'y avait point de secours à attendre des tapissiers, mais le charpentier fit avec des planches des banquettes que le calfat se chargea de rembourrer avec son étoupe. Les pavillons de la timonerie servirent à faire les tentures de la salle de bal, dont on trouva la place en faisant pas-

ser sur l'avant les caronades de l'arrière. Le feuillage nous manquait pour la décoration, le pays ne produisant point d'arbres : on y suppléa par des guirlandes en papier de couleur assez artistement travaillées pour des fleuristes habitués à manier l'épissoir et la mailloche à fourrer. On fit des candélabres avec des pistolets et des baïonnettes, des rosaces avec des sabres et des poignards. Enfin tout se trouva prêt au jour fixé; par malheur, le beau temps était passé, et, le jour du bal, une pluie continue se mit à tomber comme pour nous défier. Cependant nous soutînmes la gageure : le maître voilier s'était chargé de faire la tente qui devait nous abriter; il passa toute la journée à boucher les trous par où l'eau pénétrait; tous les prélats du bord y passèrent, mais le soir nous pouvions répondre que nos invités seraient clos et couverts. Nos embarcations profitèrent d'une embellie pour aller les prendre à terre, et le bal commença; nous avions réclamé les services du chef de la police et de sa flûte; le maître canonnier, marquant la mesure sur un tambour, complétait l'orchestre. Le bal se passa très-bien; on dansa d'autant plus qu'on parlait très-peu, nos danseuses ne sachant, pour la plupart, pas un mot de français, et nous, en fait d'islandais, ne sachant pas même prononcer leurs noms : c'étaient des noms en *a* et en *ek* impossibles à articuler. On parla cependant longtemps d'elles à bord;

mais on disait pour les désigner : la Rose du nord, l'Étoile polaire, ou quelque autre nom poétique plus ou moins justifié. Ce n'étaient pas, en effet, des sylphes que nos Islandaises; l'appétit qu'elles déployèrent au souper qu'on leur offrit au milieu du bal nous le prouva surabondamment.

« Quelque charmante que fût la nuit, il fallut pourtant se quitter. La pluie avait cessé, et, quand nous sortîmes de la tente du bal, vers deux heures du matin, pour présider à l'embarquement de nos hôtes, nous fûmes témoins pour la première fois d'un phénomène qui annonçait, comme la pluie, la fin de la belle saison, mais qui nous offrait un spectacle aussi brillant que la pluie est maussade : c'était une aurore boréale. Une lueur blanche paraissait dans le ciel; elle semblait sortir de derrière un nuage peu élevé au-dessus de l'horizon. De ce foyer lumineux, qui s'étendit et finit par embrasser presque tout le ciel, s'élançaient des traits de lumière qui convergeaient vers le zénith. Ces sortes de fusées se succédaient avec une rapidité toujours croissante, et le ciel sembla comme animé d'une vibration lumineuse. Quelquefois ces jets de lumière prenaient les couleurs du prisme, et rien ne pouvait alors être comparé à l'éclat du ciel. Je reconduisis nos invités à terre à la lueur de ce feu d'artifice inespéré, et je leur serrai la main une dernière fois. La lumière diminua ensuite d'inten-

sité; les stries lumineuses devinrent plus rares; elles s'effacèrent enfin complétement; on ne vit plus que la lueur incertaine qui avait été le point de départ de l'aurore boréale et qui disparut elle-même.

« Le commandant n'aimait pas les lendemains de fête; quand je revins à bord, il n'y avait plus trace de la salle de bal, les canons étaient à leur place et l'équipage aux postes d'appareillage. Dès que les embarcations furent hissées, on leva l'ancre, et quand, le lendemain matin, les habitants de Rickiawick, en se réveillant, cherchèrent la corvette sur la rade, elle avait disparu.

« En quittant l'Islande, la corvette se rendit sur la côte d'Écosse pour y surveiller la pêche du hareng. Nous quittions l'hiver en Islande, nous retrouvions l'été en Écosse. Il est difficile d'imaginer un contraste plus complet et plus rapide. Nous laissions en Islande une terre stérile et presque sans habitants; pas un arbre, pas un chemin : tout à coup nous nous trouvions sur une terre couverte de moissons et ombragée de forêts magnifiques; l'agriculture la plus savante multipliait la richesse du sol, dans les villes, la population la plus industrieuse entassait des produits destinés à se répandre dans le monde entier. Au lieu des petits chevaux islandais, demi-sauvages, grimpant comme des chèvres dans les roches, broutant l'herbe sous la neige, des chevaux

de grande taille et harnachés avec le plus grand soin parcouraient des routes larges et parfaitement entretenues. Mais si le contraste est grand entre la pauvre Islande et cette opulente contrée; celui que présentent entre elles les différentes classes de ses habitants n'est pas moins frappant pour l'étranger: à côté du luxe le plus raffiné, la misère étale ses haillons; sur ces routes où galopent des équipages attelés de chevaux de race, vous voyez passer pieds nus, tête nue, à peine vêtues d'un mauvais jupon, les malheureuses femmes qui le soir sortent par centaines des manufactures.

« Nous descendîmes la côte d'Écosse en suivant les pêcheurs de harengs, et sur tous les points où nous fîmes quelque séjour, dans le golfe de Cromarty, à Édimbourg, à Glascow, nous trouvâmes l'accueil le plus cordial et la plus franche hospitalité. Nous visitions aussi avec beaucoup d'intérêt les lieux célèbres dans l'histoire d'Écosse, que Walter Scott nous a rendue presque aussi familière que la nôtre, et parmi lesquels figure au premier rang le château d'Holy-Rood, à Édimbourg.

« La corvette suivit la côte d'Écosse et celle d'Angleterre jusqu'à la rade des Dunes, à l'embouchure de la Tamise. Toute cette côte est garnie de ports florissants, où se pressent une foule de bâtiments de toutes les nations. Elle est généralement basse, et de nombreux bancs de sable en rendent la navi-

gation difficile; mais les bouées, les balises, les pavillons, les phares allumés pendant la nuit en ont diminué les dangers autant que peut le faire la prévoyance humaine. Les phares[1], sur la côte de France comme sur celle d'Angleterre, différenciés par leur portée, par les éclats ou les éclipses de leurs lumières, rendent toute confusion impossible, et la navigation souvent plus facile la nuit que le jour. Après la saison de la pêche, la corvette rentra au port de Cherbourg, où une mission nouvelle nous attendait. On nous chargea de salaisons et de divers objets d'approvisionnement que nous devions porter à l'escadre d'évolution de la Méditerranée. Nous partîmes de Cherbourg pour nous rendre d'abord à Brest, où nous devions prendre des poudres pour compléter notre chargement.

« De toutes les côtes de la Bretagne, les plus accidentées, celles qui présentent l'aspect le plus pit-

1. Les phares sont distribués sur les côtes de manière qu'on ne puisse les confondre. Si, par exemple, on peut apercevoir trois phares à la fois, l'un sera un feu fixe, le second aura des éclipses, et le troisième des éclats à des intervalles de temps déterminés.

Outre les grands phares qui sont placés sur les principaux caps, visibles de très-loin (huit ou dix lieues), et qui sont destinés surtout à déterminer la position des navires qui viennent du large, on en place d'une moindre portée à l'entrée des ports. Quand ces ports sont assujettis à la marée, on n'allume les phares qu'aux heures où il y a assez d'eau pour que les bâtiments puissent entrer.

toresque par leurs formes, leurs contours, par les rochers sauvages qui les bordent, par les îles qui les entourent, sont celles qui forment la pointe extrême du Finisterre et enveloppent la rade de Brest. Un pilote vint à bord, lorsque nous étions encore à quelque distance dans le nord de l'île d'Ouessant. Comme le temps était beau et la marée favorable, il nous conduisit par le passage étroit et rempli d'écueils qui sépare la côte de l'île d'Ouessant et des îles Molènes[1]. La corvette défila devant le Conquet, petit port de pêcheurs, devant le cap Saint-Matthieu, le point le plus occidental de la France. Là s'élève un phare magnifique au milieu des ruines d'une vieille abbaye bâtie sur une pointe de rochers toujours battus par la mer, exposée aux

1. Soumis à des examens de capacité et formés en corporation, les pilotes sont tenus d'aller chercher au large les bâtiments qui se présentent pour entrer dans les ports et d'en faire sortir ceux qui prennent la mer. Obligés de tenir la mer par tous les temps pour attendre les navires, ils sont en général d'excellents marins. Tous les bancs, tous les rochers, toutes les remarques qui peuvent servir à guider un navire, tous les signes précurseurs des changements de temps et de vent leur sont familiers. Dès qu'ils sont à bord, le capitaine est déchargé de sa responsabilité tant qu'il suit leurs indications. C'est le pilote qui ordonne la manœuvre, et c'est un spectacle assez singulier que de voir un homme en simple costume de pêcheur breton monter à bord d'un vaisseau de guerre et prendre le commandement pendant une heure ou deux, y faire exécuter ses ordres avec autant d'autorité qu'un amiral, puis redescendre dans son canot et s'en aller aussi modestement qu'il est venu.

vents d'ouest qui règnent pendant les trois quarts de l'année, entre le sifflement de la tempête et le mugissement des vagues. Jamais asile de paix ne fût mieux situé pour faire goûter à ses pieux habitants la sécurité d'une retraite au pied de laquelle venaient expirer les fureurs de l'Océan comme les orages du monde. Du cap Saint-Matthieu nous apercevions au loin, dans le sud, le bec du Raz et l'île de Sein, séparés par le passage du Raz : ce passage est rempli d'écueils, la marée y forme des courants si rapides et si dangereux, tant de marins y ont trouvé la mort, que la petite baie voisine a reçu le nom de baie des Trépassés. La pointe Saint-Matthieu au nord et le bec du Raz au sud, l'île d'Ouessant et l'île de Sein embrassent un large golfe appelé l'Iroise, peuplé de nombreux écueils, les uns paraissant au-dessus de l'eau, les autres couverts par la mer, et dont la plupart sont connus par le naufrage de quelques bâtiments. Au fond de cette grande baie, la mer pénètre par un étroit goulet dans un espace plus resserré bien qu'assez vaste encore pour contenir tous les vaisseaux de guerre du monde entier, et parfaitement abrité dans sa plus grande étendue des vents de sud-ouest qui bouleversent la mer dans l'Iroise : c'est la rade de Brest.

« Une roche appelée la Maingan, située au milieu du goulet, force les navires à passer sous la volée

des canons de l'un ou de l'autre côté. Cette roche, sur laquelle a sombré le vaisseau *le Républicain*, couvre à mer haute ; elle est signalée par une balise en fer scellée à son sommet. Un cormoran perché sur cette balise semblait placé là en vigie pour surveiller aussi l'entrée de la rade. Une roche voisine est habitée par un grand nombre de ces oiseaux ; elle est appelée par ce motif la Cormorandière. J'ignore quelle raison les décide à faire un service de sentinelles aussi régulier ; mais je n'ai jamais entendu dire qu'un bâtiment eût passé dans le goulet sans trouver un cormoran à son poste sur la Maingan.

« Un navire stationnaire est mouillé à l'entrée de la rade ; il est chargé de faire résonner les navires qui arrivent. Nous passâmes à son arrière.

« La plus grande partie de ce que l'art et le travail persévérant des hommes ont fait pour la commodité et la sûreté du port et de la rade de Cherbourg, la nature l'a fait à Brest.

« Le port est formé par une rivière qui circule entre des rochers. On y a taillé les bassins à flot et les emplacements où s'élèvent les cales de construction, les ateliers, les magasins de toute espèce. Les bâtiments, dont les principaux remontent à l'administration de Colbert, ont le caractère de grandeur qui distingue les constructions du XVIIe siècle.

« La ville, que le port divise en deux parties,

Brest et Recouvrance, grimpe des deux côtés, par des rues en escaliers, sur les rochers qui encaissent le port. Malgré cette disposition, peu favorable à son développement, Brest a de belles rues, et la promenade des remparts, par la beauté des arbres et par sa position qui domine la rade, peut être citée parmi les plus vantées.

« La corvette alla dès le lendemain de son arrivée mouiller près de l'île où est établi le magasin à poudre. Les gargousses y sont préparées et placées dans des caisses en cuivre fermées assez hermétiquement pour qu'on puisse les plonger dans l'eau sans que la poudre soit mouillée. On éteignit tous les feux à bord de la corvette, et nos embarcations transportèrent à bord les poudres qui devaient compléter notre chargement. La corvette reprit ensuite son premier mouillage, et, après avoir fait sa provision de vivres frais, elle remit à la mer et se dirigea vers le sud. »





Le sauvetage (page 226).

CHAPITRE X.

LA MARINE DE GUERRE, UN VAISSEAU DE LIGNE.

Un homme à la mer. — Bouées de sauvetage. — La Méditerranée. — Toulon. — Un vaisseau de ligne. — Organisation du service. — Grades et fonctions.

« Il est rare qu'un bâtiment traverse le golfe de Gascogne sans essuyer au moins quelques rafales de vent d'ouest qui le forcent à serrer ses voiles hautes et à prendre des ris.

« La corvette paya son tribut. Un jour, à la fin d'un coup de vent, la brise avait beaucoup molli, la mer était pourtant encore très-grosse, et nous avions trois ris aux huniers, lorsque, vers trois heures du soir, par je ne sais quel accident, une de nos bouées de sauvetage tomba à la mer.

« Ces bouées sont formées d'un plateau de liége muni d'un petit mât; on les jette à la mer quand un homme y tombe, pour qu'il puisse se soutenir jusqu'à ce qu'on envoie une embarcation le chercher. Quand la bouée tombe à la mer, un mécanisme fait déployer un petit drapeau rouge à son mât pour signaler au navire l'endroit où l'homme est tombé; la nuit, c'est une fusée qui brûle lentement. Un homme est toujours en faction près des bouées avec une hache, prêt à couper la corde qui les suspend en dehors du navire.

« Le commandant, qui se trouvait sur le pont quand notre bouée tomba, jugea que l'état de la mer n'était pas assez mauvais pour l'abandonner; il ordonna d'armer un canot pour aller la prendre. On mit en panne, et Jules, qui était de corvée, s'embarqua avec douze hommes. L'embarcation avait été amenée sous le vent; à la mer, c'est ordinairement de ce côté qu'on hisse ou qu'on amène une embarcation, parce que la surface de la mer, étant abritée par le bâtiment, y est plus calme que

du côté opposé, où les lames tendent à jeter le canot sur le navire et à l'y briser.

« Quand il s'agit de hisser le canot qui venait ramasser la bouée, une circonstance particulière à notre bâtiment engagea le commandant à s'écarter de la règle généralement admise : les porte-haubans de la corvette étaient placés trop bas. Du côté de dessous le vent, où le navire penche naturellement, ils tombaient jusqu'à la mer dans les mouvements de roulis, menaçant d'écraser le canot s'il eût accosté le long du bord; il n'avait échappé qu'avec peine en partant.

« Le commandant fit donc virer de bord pour présenter au vent le côté où le canot devait être hissé. Malheureusement, pour éviter un inconvénient, il tomba dans un pire : le canot accosta la corvette sans accident, les hommes et l'aspirant montèrent à bord, excepté deux matelots qui restèrent pour accrocher les palans. Tout l'équipage était disposé d'avance pour enlever le canot avec rapidité; mais, dès qu'il fut hors de l'eau, il vint dans un mouvement de roulis frapper avec violence contre la muraille, et une grosse lame, venant s'abattre en même temps sur lui, acheva de le briser. Les deux hommes qui étaient restés dedans furent rejetés à la mer ainsi que la bouée qu'on avait rapportée, et l'on vit flotter les débris du canot ainsi que les avirons, les gaffes et le reste de

son armement. Les deux hommes s'emparèrent de la bouée, et on jeta en même temps à la mer celle qui restait à bord. Ainsi, au lieu d'une bouée nous en avions deux à la mer, un canot était perdu, et deux hommes attendaient sur une des bouées qu'on allât les chercher. Ils durent avoir, dans leur tête-à-tête, un cruel moment d'anxiété. De nos trois embarcations de portemanteaux, l'une était brisée; l'autre, celle qui était hissée à l'arrière, eût été infailliblement écrasée sous la poupe, si on l'eût amenée; enfin, la troisième, qui se trouvait alors sous le vent, était une yole beaucoup plus faible que le canot qu'on avait perdu : risquerait-on de la perdre aussi, et avec elle d'autres hommes ? Heureusement notre commandant n'était pas homme à perdre la tête; dans cet instant critique il montra le plus grand sang-froid et communiqua sa décision à tous ceux qui l'entouraient. Quatre hommes s'étaient précipités dans la yole; Jules se rembarqua avec eux : seulement il eut la précaution de se débarrasser de ses souliers et de sa capote. Le commandant donna l'ordre d'amener l'embarcation; elle fut mise à la mer heureusement, se dirigea vers les deux malheureux qui attendaient sur la bouée, les prit, embarqua aussi la bouée et revint à bord, où cette fois on la hissa sous le vent. Comme elle était légère, on pouvait l'écarter du bord plus facilement que l'autre canot, quand les porte-haubans mena-

çaient de l'écraser. La yole, enlevée par l'équipage en un clin d'œil, reprit son poste sous les portemanteaux, et ceux qui la montaient rentrèrent à bord sains et saufs. Le commandant attendait Jules sur le pont. « Pourquoi n'avez-vous pas rapporté l'autre bouée? » lui demanda-t-il.

« Jules, tant soit peu étonné que la satisfaction de voir tout son monde à bord ne fît pas oublier au commandant cette malencontreuse bouée, répondit qu'il avait cru bien faire en revenant à bord dès qu'il avait eu recueilli la première bouée et les deux hommes qui étaient dessus; il descendit ensuite pour changer de vêtements, car les siens avaient été trempés par les lames.

« Malgré les preuves de calme que le commandant nous donna en mainte occasion, j'ai tout lieu de croire qu'il affecta de ne pas négliger le détail de sa seconde bouée, pour mieux cacher sous une apparence d'impassibilité l'émotion bien naturelle que l'excellent homme ressentit certainement en voyant tout son monde hors de danger. Nous apprîmes en effet plus tard qu'il avait signalé la conduite de Jules et des hommes qui s'étaient embarqués avec lui dans la yole, et sollicité pour lui une récompense. Malheureusement cette demande n'eut pas de suite, puisque mon camarade fut enlevé à la marine dans le cours de la campagne.

« Quand le canot fut hissé, le commandant donna

l'ordre d'orienter les voiles, et la corvette reprit sa route ; après avoir louvoyé quelques jours par la brume et la grosse mer, elle doubla le cap Finisterre et retrouva le beau ciel et la mer bleue qui baigne le pied des côtes montagneuses de l'Espagne et du Portugal.

« Elle arriva enfin au détroit et pénétra dans la Méditerranée en passant devant le formidable rocher de Gibraltar.

« En entrant dans la Méditerranée, je trouvai dans l'aspect de la mer et dans sa manière d'être, si l'on peut s'exprimer ainsi, un caractère bien différent de celui qu'elle présente dans l'Océan. On n'y retrouve plus ces longues houles, qui soulèvent les eaux de l'Océan même pendant le calme le plus complet ; les coups de vent, bien qu'aussi violents, n'ont pas généralement la même durée ; la lame est plus courte, plus creuse, plus furieuse peut-être, mais moins lourde et plus vite affaissée ; on sent qu'elle ne vient pas de si loin, et, quand le calme se fait, la mer est unie comme une glace. L'absence des marées change aussi la physionomie des côtes et n'est même pas sans influence sur les marins qui les habitent. L'action sans cesse renouvelée des marées, les rivages qui se découvrent et disparaissent alternativement, ce domaine partagé entre la terre et l'Océan, établissent des rapports plus intimes entre les deux éléments. La mer, en

se retirant, laisse voir, toucher, examiner de plus près les productions qui lui sont propres, les algues, les varechs, les coquillages qu'elle abandonne.

« Les passages praticables quand la mer est haute, et où se montrent de dangereux écueils quand elle se retire, les courants irrésistibles et contraires que le flux et le reflux forment dans ces passages, les ports qui sont accessibles seulement à certaines heures, la nécessité où sont les marins de combiner toutes leurs manœuvres, toutes leurs opérations d'après ces mouvements de la mer, l'étude attentive et continuelle qu'ils sont obligés d'en faire, tout concourt, sur les rivages soumis aux alternatives des marées, à rendre l'action de la mer sur les hommes et les choses plus immédiate et plus continue, que dans les pays qui en sont exempts. Aussi, c'est sur les côtes si accidentées de la Manche et de la mer du Nord, au milieu de leurs passes étroites et dangereuses, de leurs courants insidieux, de leurs bancs de sables mouvants, de leurs roches menaçantes, que se sont développés le génie maritime et la puissance des dominateurs de la mer, les Scandinaves, les Hollandais, les Anglais. C'est là, malgré l'importance que les circonstances politiques et commerciales donnent aujourd'hui à la Méditerranée, c'est de Dunkerque à Nantes que se développent les vigoureuses populations de matelots qui sont la

base et le nerf de la puissance maritime de la France.

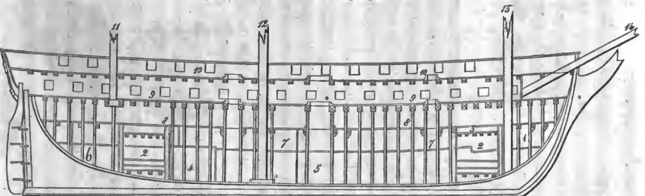
« La corvette arriva sur la rade de Toulon après une vingtaine de jours de traversée. Non moins favorisée par la nature que celle de Brest, quoique moins étendue, son aspect est bien différent. La ville et le port sont situés au pied de hautes montagnes qui les entourent. Au lieu des rochers sauvages qui environnent la rade de Brest, celle de Toulon offre partout de riants coteaux où les villages et les bastides montrent leurs murailles blanches au milieu des vignes et des oliviers; au lieu des bateaux de Plougastel à voiles tannées, de légères embarcations à voiles latines sillonnent la mer. Pavés de briques, abrités par des tentes contre les rayons d'un soleil ardent, les quais, où s'amarrent les chebeks et les tartanes avec leurs mâts courts et leurs longues antennes, ont déjà un certain caractère levantin.

« Toulon, depuis la conquête de l'Algérie, est devenu le centre d'un immense mouvement maritime; notre marine à vapeur y a pris son plus grand développement. Les préoccupations politiques, la facilité de la navigation dans la Méditerranée pendant l'été, les nombreux points de relâche qu'elle présente, y avaient fixé depuis plusieurs années l'escadre d'évolution où nos officiers et nos équipages se forment aux manœuvres d'ensemble.

« Ce fut à Toulon que je visitai pour la première fois un vaisseau de ligne, et, bien que rien à bord ne fût complétement nouveau pour moi, la grandeur du bâtiment, l'ordre et la propreté extrême qui y régnaient, la multitude des matelots, leur tenue militaire excitèrent en moi la plus vive admiration.

« Lorsqu'on voit de loin un vaisseau de ligne, l'imagination, qui s'attend à quelque chose d'immense, est souvent trompée. La grande harmonie de ses proportions rend l'impression moins saisissante; mais quand on s'approche de cette formidable machine, l'élévation des mâts, la grosseur des cordages, le nombre des canons étagés en batteries, le nombre des hommes et le peu qu'ils paraissent dans l'ensemble, rendent aux choses leurs véritables proportions. L'admiration augmente quand on parcourt les différentes parties du vaisseau, les batteries où les canons amarrés aux sabords resplendissent de propreté, le faux pont où sont les logements des officiers et des maîtres, et où sont rangés les sacs de l'équipage, la cale où sont les câbles, les poulies, les palans, les apparaux nécessaires pour les manœuvres, le magasin général où sont disposés et rangés avec un luxe de symétrie tous les objets d'approvisionnements nécessaires pour les travaux que les maîtres ont à faire exécuter chacun dans leur spécialité, la cam-

Emménagement d'une frégate coupé par l'axe du navire.

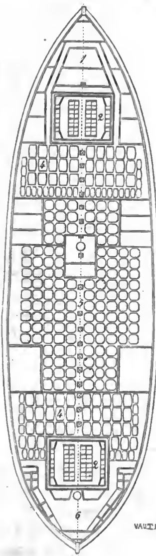


Légende des trois figures des pages 234 et 235.

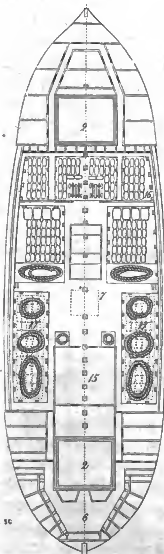
1. Magasin général.
2. Soutes à poudre.
3. Plate-forme de la soute à poudre.
4. Pièces de vin. — Salaisons.
5. Caisses à eau.
6. Soute à biscuit.
7. Archipompe.
8. Entrepont.
9. Batterie.
10. Batterie des gaillards.
11. Mât d'artimont.
12. Grand mât.
13. Mât de misaine.
14. Beaupré.
15. Four.
16. Barils de farine.
17. Cordages. — Apparaux.



Emménagement d'une frégate. — Plan de la plate-forme qui surmonte la cale.



Avant.



Arrière.

Plan de la cale.

buse où se font les distributions de vivres, les soutes à poudre d'où se distribuent avec rapidité et sans confusion les gargousses pour toutes les pièces des batteries. Mais, quand on étudie la précision avec laquelle doit être organisé le service qui règle les occupations et les exercices de tant d'hommes rassemblés dans si peu d'espace, pour que tout se fasse avec ordre, sans perte de temps, sans confusion, on n'est pas moins étonné de la prévoyance minutieuse et de la surveillance continuelle nécessaires pour obtenir ce résultat que de la grandeur et de la complication des diverses parties du vaisseau lui-même.

— C'est sans doute une chose admirable qu'un vaisseau considéré comme machine de guerre, dis-je en interrompant le capitaine; mais ce qui ne me paraît pas moins digne d'intérêt, ce qui exciterait surtout ma curiosité, ce serait de connaître la vie des hommes qui le montent, quels sont leurs habitudes, leurs travaux, leurs plaisirs. Combien leur existence doit être différente de la nôtre, et même de celle des marins du commerce!

— C'est là, en effet, me répondit le capitaine, le sujet d'une curieuse étude. Il faudrait, pour vous en donner une idée un peu complète, plus de temps que n'en a demandé l'histoire de *la Rose* et de son capitaine. Je vais pourtant essayer d'en esquisser les traits principaux. Sur les vaisseaux

de guerre, le personnel est réglé, non plus sur les nécessités de la manœuvre comme sur les bâtiments de commerce, mais sur le nombre des canons. Le but de l'organisation d'un vaisseau de guerre, c'est le combat; c'est le poste de combat de chaque homme qui détermine toutes ses fonctions à bord, c'est aussi le rôle de combat qui sert de base à tous les autres, dressés pour le service des quarts, pour le nettoyage, pour l'armement des embarcations, pour les repas, pour la manœuvre. Tous ces rôles sont dressés par numéros, et chaque homme connaît par son numéro le canon qu'il doit servir, la voile qu'il doit serrer ou larguer, la partie du navire qu'il est chargé de nettoyer, le canot dans lequel il doit embarquer, le plat où il doit manger, le croc où il doit pendre son hamac.

« Passons rapidement en revue ces mille ou douze cents hommes qui peuplent un vaisseau. Commençons par l'état-major.

« Le commandant est un capitaine de vaisseau, son grade est celui de colonel dans l'armée de terre; si le nombre des hommes qu'il a sous ses ordres est moindre que celui des soldats qui composent un régiment, ses fonctions, quand il commande un navire isolé, lui donnent une bien plus grande importance. Appelé à représenter la France à l'étranger, à entretenir souvent des relations

avec les autorités des pays qu'il visite, tout commandant de navire, quel que soit son grade, peut se trouver en position de déployer, outre sa capacité comme marin, des qualités et des talents d'un ordre supérieur.

« A bord de son vaisseau, c'est le commandant qui dirige en chef tout le service; il est spécialement responsable de la conduite du navire à la mer; c'est lui qui donne la route à faire; il prend personnellement le commandement de la manœuvre pendant le combat, quand le vaisseau met sous voiles, quand il vient au mouillage, et dans toutes les circonstances graves. Si, à la suite d'un combat, d'un naufrage, d'un incendie ou de quelque autre événement, on est forcé d'abandonner le vaisseau, le commandant ne doit le quitter que le dernier, sous peine de mort.

« Après le commandant vient le commandant en second. A bord d'un vaisseau, c'est un capitaine de frégate; ce grade correspond à celui de lieutenant-colonel; il est chargé de tout le détail du service intérieur. C'est de lui que les maîtres prennent les ordres pour tout ce qui regarde leur service spécial; c'est lui qui surveille les consommations et le remplacement des vivres et des approvisionnements de tout genre; il est chargé de dresser les rôles et de répartir dans tous les services les hommes de l'équipage, de déterminer jour par jour, heure par

heure, le poste de chacun d'eux, le travail qu'il doit faire et le temps qu'il doit y employer. Il est chargé aussi spécialement de la direction des aspirants. Quand le capitaine prend le commandement, le poste du second est sur le gaillard d'avant : c'est lui qui commande l'abordage et les compagnies de débarquement, quand elles comprennent plus du tiers de l'équipage.

« Le service est commandé directement par les officiers chefs de quart. Ce sont des lieutenants de vaisseau qui ont le grade de capitaine. Sur les frégates et sur les bâtiments inférieurs, les enseignes, assimilés aux lieutenants, remplissent ces fonctions.

« Lorsque le vaisseau est hors du port, sous voiles ou au mouillage, il est nécessaire qu'une partie de l'équipage soit toujours prête à manœuvrer et à parer à tous les événements qui peuvent survenir. Ce service est ce qui constitue le *quart* Les officiers se relèvent de quatre heures en quatre heures pour cette surveillance continuelle, la nuit comme le jour. L'officier de quart se tient constamment sur le pont, monté sur une petite estrade, appelé banc de quart, qui lui permet de voir pardessus le bastingage; il veille le temps et commande les manœuvres nécessaires pour régler la voilure suivant la force du vent, les orienter convenablement pour la route à suivre, et maintenir le

vaisseau à son poste quand on navigue en escadre. Il est chargé, pendant la durée de son quart, de la conduite et de la police du bâtiment. C'est lui qui ordonne tous les mouvements, tous les travaux, tous les exercices prescrits par le service de chaque jour ; c'est lui qu'on avertit de tout événement imprévu ; c'est lui qui doit réprimer tout désordre qui se produirait à bord.

« Lorsqu'on le relève, il consigne sur le journal des officiers, dans les plus grands détails, tout ce qui s'est passé pendant la durée de son quart : la direction et la force du vent, la route suivie par le navire, sa vitesse et tous les éléments nécessaires pour estimer la route. Outre ce journal, où les officiers écrivent leur quart et le signent, chacun doit tenir un journal particulier.

« Le lieutenant de vaisseau a sous ses ordres un enseigne qui fait exécuter les manœuvres à l'avant, et plusieurs aspirants.

« Outre le service du quart, chaque lieutenant de vaisseau est chargé d'un détail particulier. Le plus ancien a toujours dans ses attributions l'artillerie et le commandement de la batterie basse. Les autres surveillent, suivant les ordres du commandant, les détails de la manœuvre et du gréement, du charpentage et des embarcations, de la compagnie de débarquement, des montres marines, etc. Les enseignes et les aspirants sont répartis dans

ces divers services sous les ordres des lieutenants de vaisseau.

« Les aspirants font le quart sous les ordres des lieutenants de vaisseau et des enseignes; ils surveillent les divers détails du service; en rade, ils



Aspirants commandant une embarcation.

sont chargés du commandement des embarcations. Qnand on manœuvre, leur poste est dans les hunes; ils y montent les premiers quand on prend des ris, quand on serre ou qu'on largue les voiles.

« Deux personnages complètent l'état-major du

vaisseau : le chirurgien et le commissaire. Ce dernier, qui passe dans l'ordre hiérarchique avant le chirurgien, est un officier du corps du commissariat de la marine, qui correspond au corps de l'intendance dans l'armée. C'est lui qui tient les écritures et la comptabilité du personnel et du matériel du vaisseau; il tient aussi registre des consommations de vivres et d'approvisionnements. Il consigne sur le rôle d'équipage tous les mouvements, toutes les mutations qui ont lieu pendant la campagne; il entretient une correspondance avec le port d'armement et le ministère de la marine, sur tout ce qui concerne l'administration du bâtiment; il remplit aussi les fonctions d'officier de l'état-civil, constate les décès et les naissances, cas rare, mais qui se présente cependant quelquefois. Dans le combat, son poste est à la soute à poudre, d'où il dirige le passage des gargousses et l'approvisionnement des batteries, à la tête des cuisiniers, des domestiques civils et autres non combattants.

« Le chirurgien, plus connu à bord sous le nom de major, a des fonctions assez connues : tous les matins, il fait la visite des malades qui se présentent à lui, il les envoie à l'hôpital à terre ou les exempte de service, suivant que leur état l'exige. Le service du major, le plus doux et le plus facile de tous, quand l'équipage se porte bien, devient d'une terrible activité quand une épidémie exerce ses ravages

à bord et pendant le combat. Entouré de son arsenal de couteaux et de scies, il se tient alors dans la cale, où des matelas attendent les blessés.

« Entre les officiers et les maîtres se placent les aspirants, dont le grade n'a pas d'analogue dans l'armée de terre. Ces jeunes gens, sortis de l'école navale de Brest et destinés à former bientôt des officiers, conservent souvent quelque chose de l'écolier, dans la gravité même qu'ils apportent à l'exercice de leurs fonctions. Appelés à surveiller l'exécution immédiate des diverses parties du service, ils complètent pour ainsi dire l'instruction pratique et l'expérience des maîtres par l'autorité morale que donne la supériorité d'intelligence et d'instruction. Si une chaloupe, par exemple, est envoyée en corvée, nul doute que l'expérience du patron ne soit souvent très-supérieure à celle de l'aspirant qui commande et que celui-ci ne doive laisser au second maître ou quartier-maître qui tient la barre du gouvernail toute la latitude convenable pour que son habileté pratique profite à la manœuvre de l'embarcation; mais l'objet lui-même de la corvée, qui exige souvent des rapports avec des étrangers, l'aspirant le comprendra et l'exécutera mieux; dans mille cas imprévus, il saura prendre une décision avec beaucoup plus de convenance que le patron.

« Les officiers de l'armée de terre n'ont avec les soldats que les rapports du commandement; hors

du service, ils peuvent vivre éloignés de leurs subalternes. Les officiers de marine, au contraire, resserrés dans l'étroit espace du vaisseau, sont toujours en présence de leurs subordonnés, même dans les détails les plus vulgaires de la vie; aussi, pour conserver le prestige de l'autorité, il est nécessaire que la ligne de démarcation qui sépare les officiers de l'équipage soit plus tranchée que dans l'armée de terre. L'accès du gaillard est interdit aux matelots, qui ne doivent dépasser le grand mât que pour leur service. On ne retrouve pas non plus dans la marine cette égalité de costume qui, sauf les insignes du grade, couvre du même uniforme tous les militaires d'un régiment. L'habit des officiers, orné de broderies, fait un contraste frappant avec le paletot du matelot, qui le plus souvent, quelque peu gênant qu'il soit, est obligé de s'en débarrasser pour grimper dans la mâture, manœuvrer le canon ou nager dans les canots.

« Le commandant, dont l'autorité suprême doit rester comme entourée d'un voile mystérieux, est logé à l'arrière du vaisseau, dans un appartement décoré avec luxe. Il a son cuisinier, son domestique à lui; le capitaine de frégate partage seul sa table.

« Les officiers ont un lieu de réunion appelé la grand'chambre, dans la seconde batterie. Ils y ont leur table commune. Chaque officier a en outre dans le faux pont une petite chambre particulière,

meublée d'une couchette, d'une commode, d'un secrétaire et de deux chaises. Là il est maître, il est chez lui, il peut s'occuper comme il lui plaît, dans les moments de liberté que lui laisse le service. Au jour du combat, toutes les cloisons qui forment la grand'chambre et le logement du commandant disparaissent pour laisser le champ libre au service des canons.

« Les aspirants, logés dans un poste situé à tribord, à l'avant du logement des officiers, couchent dans des hamacs comme les matelots; ils ont aussi leur table particulière, où l'entrain de la jeunesse et les chansons suppléent souvent à l'abondance des mets.

« A la tête de l'équipage, et plus immédiatement en contact avec la masse des matelots d'où ils sortent, sont les premiers maîtres. Leur grade correspond à celui d'adjudant sous-officier dans l'armée, mais leur importance dans la marine est infiniment plus grande. Ce sont des hommes de métier, des hommes d'exécution pratique, chacun dans leur spécialité. Une longue expérience et une capacité reconnue les rendent doublement précieux.

« A leur tête se place naturellement le maître d'équipage; il est chargé du gréement, des ancres, câbles, chaînes et amarres du vaisseau; c'est de lui que relèvent immédiatement les patrons d'embarcation, les chefs de hune et gabiers; c'est lui qui

les dirige dans les divers travaux qu'exigent la tenue du gréement, la peinture du vaisseau, sa toilette extérieure. Dans toutes les manœuvres, il se tient au pied du grand mât ; répète au sifflet tous les ordres de celui qui commande, et les fait exécuter.

« Après lui vient le maître canonnier, chargé de tout le matériel de l'artillerie, des poudres et projectiles. C'est à lui que sont confiés la tenue et l'amarrage des canons et de tous les ustensiles employés à leur service. Les chefs de pièces sont directement sous sa dépendance.

« Le chef de timonerie s'occupe des pavillons, des séries de signaux, des boussoles et des compas, des plombs et des lignes de sonde, des lignes de loch, des fanaux de signaux, et enfin des meubles qui garnissent les logements de l'état-major. Quand on est sous voile, c'est à lui et aux sous-officiers attachés à son service qu'est remis le soin de faire gouverner à la route indiquée : de là leur nom de timoniers. Il doit faire consigner sur le journal de la timonerie tous les éléments nécessaires pour faire le point par l'estime, ainsi que tous les renseignements qui doivent servir à la rédaction du journal des officiers, que chacun d'eux signe à la fin de son quart. C'est le chef de la timonerie qui est spécialement chargé de veiller les signaux, de les interpréter, d'en avertir l'officier de quart et le commandant, et de faire aussi les signaux ordonnés par le com-

mandant; il est enfin tenu, pour tous les mouvements, les manœuvres et les exercices prévus par le tableau de service, de prévenir aux heures fixées et quelques minutes à l'avance, l'officier de quart, pour qu'il donne les ordres nécessaires, et les officiers et aspirants que ces mouvements regardent, pour qu'ils se rendent à leur poste. Il fait réveiller la nuit les officiers qui doivent prendre le quart. Dans le combat, son poste est à la roue du gouvernail.

« Le capitaine d'armes remplit dans le vaisseau des fonctions qui tiennent du gendarme et du commissaire de police. Ces fonctions, non plus que celle d'instructeur pour l'exercice du fusil, particulièrement antipathique au matelot, ne sont pas faites pour lui concilier l'affection de l'équipage.

« Le capitaine d'armes dirige le service de la garde qui fournit des factionnaires pour les différents postes du vaisseau; il veille à l'exécution des consignes et au maintien de l'ordre dans toutes les parties du vaisseau. Quand un mouvement ou un exercice est ordonné, il a soin que chacun se rende à son poste et poursuit les retardataires, et ceux qui voudraient s'esquiver, dans les recoins les plus obscurs du faux pont et de la cale. C'est lui qui est chargé de faire exécuter les punitions infligées par le capitaine de frégate. Il doit surveiller toutes les embarcations qui viennent du dehors et empêcher

qu'on n'introduise rien qui puisse être une occasion de désordre, particulièrement du vin et de l'eau-de-vie.

« Après ces quatre premiers maîtres, dont les fonctions embrassent tout le service actif, militaire et maritime du vaisseau, viennent les maîtres de profession. Chacun d'eux est chargé du matériel de son détail particulier et des travaux qui s'y rapportent. Le maître charpentier a la direction de l'entretien et des réparations de la coque, de la mâture et des embarcations. Au maître calfat est confié le soin de calfeutrer toutes les ouvertures que les charpentiers ne peuvent pas boucher assez hermétiquement. Il doit vérifier la quantité d'eau que le vaisseau laisse pénétrer dans sa cale, et la faire vider par les pompes, placées aussi sous sa surveillance particulière.

« Le maître voilier répare les voiles et en fait de neuves; il entretient les hamacs, les tentes, les prélats et tous les objets en toile.

« Le maître armurier a l'entretien et le nettoyage des armes de main en usage à bord du vaisseau, fusils, pistolets, sabres, haches d'armes, poignards et piques.

« Chaque maître a sous ses ordres des sergents et des caporaux qui prennent dans la marine le nom de seconds maîtres et de quartier-maîtres.

« D'après cet exposé rapide des fonctions des

premiers maîtres, vous pouvez juger de l'importance de leur rôle à bord. Si un bon commandant et un bon état-major sont indispensables pour qu'un vaisseau remplisse avec honneur toutes les missions qu'on peut lui donner, une bonne maistrance est la première condition pour que le vaisseau soit bon et bien organisé.

« A la maistrance, il faut ajouter encore deux hommes dont les fonctions se rattachent au service administratif : le commis aux vivres et le magasinier.

« Le commis aux vivres est préposé à la comptabilité et à la distribution des vivres ; il a sous ses ordres des distributeurs connus sous le nom de cambusiers, le boulanger et le tonnelier.

« Le magasinier est le comptable et le gardien des objets de toute espèce déposés dans le magasin général établi à l'avant du navire, près de la cambuse et du poste des maîtres, à qui il les distribue suivant les besoins de leur service.

« Tous les maîtres sont logés à l'avant du vaisseau, où ils ont des chambres et un poste commun ; ils font aussi table à part.

« Tous ces hommes à épaulettes, à aiguillettes et à galons ont à conduire, à mettre en mouvement la masse de l'équipage. Parmi les marins qui la composent, chaque catégorie a aussi, suivant ses fonctions et son origine, une physionomie particu-

lière. C'est d'abord le gabier, le matelot d'élite, le fin matelot, celui dont le poste de manœuvre est dans la hune, qui marche sur les vergues comme vous sur une grande route, qui se place au fond pour serrer les voiles et à l'empointure pour prendre les ris[1]; il a une haute paye et porte un galon sur la manche de son paletot. Il provient presque toujours de l'inscription maritime. Quand il a fini son service, il retourne à son port et se rembarque pour la pêche ou pour le long cours. A la mer, ce sont les gabiers qui tiennent la roue du gouvernail à tour de rôle.

« Le chef de pièce, le chargeur, sont les hommes solides, à bord du vaisseau, comme les grenadiers dans le régiment. Leurs bras vigoureux soulèvent la culasse de leurs canons; ils les roulent au sabord et les manœuvrent avec autant de sûreté que de promptitude. Beaucoup proviennent du recrutement; on les forme à bord d'une frégate exclusivement destinée à ce service; de là ils passent sur les bâtiments de la flotte avec un brevet qui leur donne aussi droit à un supplément de solde et à un galon de laine.

« L'instruction nécessaire au timonier, pour écrire le journal, connaître les signaux, les tableaux

1. *Au fond pour serrer les voiles, à l'empointure pour prendre les ris.* Ce sont les postes qui demandent le plus de force et d'adresse dans ces deux opérations.

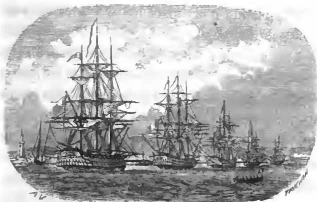
de service, les nombreux rapports que ses fonctions le forcent d'avoir avec l'état-major lui donnent fréquemment des prétentions aux belles manières, au beau langage et au beau style; il s'essaye, dans la rédaction du journal de la timonerie, à la description d'un ciel nébuleux ou d'un horizon voilé de quelques légères vapeurs.

« Malgré les romances qui ont fait couler tant de larmes, je ne chercherai pas à vous attendrir sur le sort des mousses à bord des bâtiments de guerre. Il faut des protections pour obtenir l'admission d'un enfant à l'une des écoles de mousses de Brest ou de Toulon: la plupart ont à bord plus de bien-être qu'ils n'en auraient trouvé dans leur famille. On les forme à tous les exercices, et ils mettent leur amour-propre à égaler, à surpasser même les matelots. J'ai vu, à bord d'un vaisseau, le commandant obligé de forcer les mousses à se servir des palans de côté pour l'exercice du canon. Ils mettaient leurs pièces de trente en batterie à l'épaule, comme ils l'avaient vu faire par les canonniers. Une école est établie à bord; on y donne l'instruction primaire aux mousses, ainsi qu'aux hommes de l'équipage qui veulent en profiter.

« On trouverait dans ce petit monde qu'on appelle un vaisseau de guerre bien d'autres types, bien d'autres caractères. Je n'entreprendrai pas de vous montrer les relations qui s'établissent entre ces

hommes rassemblés et isolés du monde pour quelques mois, les passions qui les agitent quelquefois avec une violence extraordinaire et qui s'éteignent tout d'un coup au désarmement du vaisseau, par la dissolution de cette petite société formée de toutes pièces. Je vous ai fait entrevoir les principaux personnages; mais vous n'aurez qu'une idée imparfaite du drame, par ce que mon récit peut vous en montrer. »





Une escadre.

CHAPITRE XI.

UNE ESCADRE, MISSION SECRÈTE.

Naples. — Smyrne. — Une escadre. — Athènes. — Le Pirée. — Changement de navire. — Abordage. — Rio. — Valparaiso. — Un incendie à terre. — Déserteurs. — Jugement.

« L'escadre à laquelle nous apportions des approvisionnements n'était pas à Toulon lorsque la corvette y arriva. Elle avait appareillé de la rade des îles d'Hyères, voisine de Toulon, pour se rendre dans le Levant en passant par Naples. Nous reçûmes l'ordre de la suivre, et la corvette, sortant de Toulon, se dirigea vers la côte d'Italie. Elle passa au nord de la Corse, et longeant les côtes de Tos-

cane, elle parvint à la baie de Naples. L'escadre en était déjà partie; mais la corvette y mouilla pour verser quelques objets à un brick qui y était en station : ce brick avait mission d'empêcher l'embarquement pour l'Afrique du soufre que les Arabes tiraient du royaume de Naples pour faire de la poudre.

« Depuis Virgile jusqu'à Lamartine, les poëtes ont chanté les délices de Naples. C'est peut-être en effet le pays de l'Europe où la terre et la mer déploient dans leur harmonie le plus de grâce et de beauté. Depuis Baïes jusqu'à l'île de Capri, le golfe de Naples présente une suite de coteaux ombragés où s'élèvent, dans des sites charmants, Pouzzoles, Castellamare, Sorrente et une foule de villages et de villas. Au fond du golfe, Naples s'étage en amphithéâtre, dominée d'un côté par le couvent des Camaldules, de l'autre par le sommet fumant du Vésuve. Des îles couvertes de verdure, Procida, Ischia, Nisida, reposent sur les eaux comme des corbeilles de fleurs. Des paysages admirables se succèdent sur la route qui contourne le golfe depuis le château de Baïes jusqu'à Sorrente. Les ruines d'un temple baignées par les eaux, et couvertes de lierre et d'autres plantes dont la verdure tranche sur le rouge sombre des briques et du ciment, donnent au golfe de Baïes le gracieux caractère particulier à ces beaux lieux, où la richesse de la

végétation recouvre presque partout les débris des monuments antiques, et où quelque vestige du passé donne une teinte mélancolique à l'épanouissement radieux de la nature.

« A Pouzzoles, on trouve les colonnes d'un temple que la mer a envahi et les piles immenses d'un pont détruit; aux approches de Naples, la route passe dans la grotte du Pausilippe, auprès du tombeau de Virgile. La promenade de Villa-Réale, plantée sur le bord de la mer, quand la nuit répand la fraîcheur sur les eaux, quand la lune éclaire le golfe de sa lumière vaporeuse et que le Vésuve rougit le ciel de ses lueurs sanglantes, quand la musique répand dans les airs son harmonie et les orangers leurs parfums, Villa-Réale seule justifierait le proverbe napolitain :

Vedere Napoli, poi muori.

« Au pied du Vésuve, Pompéi sort des cendres où le volcan l'avait ensevelie et où la vigne croissait à quelques pieds au-dessus des temples. Plus loin, des montagnes couvertes de forêts de châtaigniers ombragent Castellamare, arsenal maritime du roi de Naples. Une route montueuse suit les sinuosités de la côte jusqu'à Sorrente, dont les terrasses dominent le golfe.

« Vis-à-vis de la pointe méridionale de la baie, l'île de Capri montre ses flancs dépouillés comme

si les débauches et les cruautés de Tibère l'eussent frappée de stérilité. Elle recèle entre ses rochers une grotte remarquable. L'entrée en est tellement basse qu'une petite embarcation portant deux ou trois personnes peut à peine y pénétrer; mais à l'intérieur, la grotte forme des voûtes élevées qui se croisent et s'enfoncent au loin dans l'obscurité; la lumière, qui pénètre par l'ouverture, colore en bleu par un effet singulier tout l'intérieur de la grotte, connue sous le nom de grotte d'Azur.

« Nous quittâmes la baie de Naples, nous franchîmes le détroit de Messine et nous fîmes route pour le Levant. Quelques jours après, ayant passé devant Malte, nous étions à *Milo*, où les bâtiments prennent des pilotes grecs pour entrer dans l'Archipel.

« Les aspirants de marine, en général, ne sont pas d'une érudition profonde, et en particulier mon ami Jules et moi nous n'avions guère vécu dans cette intimité que l'étude approfondie des lettres et de l'histoire fait contracter avec l'antiquité. Les Grecs et les Romains étaient pour nous des êtres de raison. Ils n'avaient d'existence réelle que dans les tragédies et les livres ennuyeux du collége, et c'était avec une sorte d'étonnement que nous voyions entrer dans la vulgarité de nos occupations journalières ces noms, ces lieux qui jusque-là étaient en-

Le golfe de Naples vu pendant la nuit.


Biblioteca Nazionale
NAPOLI

veloppés dans notre imagination de je ne sais quelle ombre mystérieuse.

« Je ne pourrais dire l'impression singulière que je ressentis en écrivant sur mon journal de bord : *Perdu de vue l'île de Cythère dans l'ouest-quart-sud-ouest.* Notre corvette naviguait en pleine mythologie. Après avoir passé près de Paros et de Délos, elle entra dans le canal qui sépare Chio de la côte d'Asie Mineure, et vint mouiller devant Smyrne, une des villes qui réclament l'honneur d'avoir vu naître Homère. Lorsque je descendis à terre, le mot ὁπλοποιός, écrit en grosses lettres sur la boutique d'un armurier établi sur le quai, fut la première chose qui frappa mes yeux, et acheva de me convaincre que le grec n'était pas une chimère.

« L'amiral était à Smyrne avec son vaisseau, et le reste de l'escadre était au mouillage des îles d'Ourlac, à quelques lieues dans l'ouest. Il fut décidé que nous irions à Ourlac après avoir débarqué les objets qui étaient destinés au vaisseau amiral. Nous employâmes, suivant notre habitude, moi et mon camarade, le temps que nous laissait le service du bord à parcourir la ville et ses environs. Smyrne est bâtie en amphithéâtre sur des collines élevées; les minarets et les dômes de ses mosquées, les antiques cyprès de ses cimetières lui donnent un caractère oriental bien tranché. Ses rues étroites, ses maisons de bois, ses bazars où les marchands turcs,

juifs, grecs, arméniens, étalent leurs marchandises et leurs étoffes bariolées, rendent l'intérieur de la ville non moins pittoresque, mais malpropre et embarrassé. Souvent un chameau, dont la charge balaye de chaque côté l'étalage des boutiques, suffit à obstruer une rue, et, quand il est le premier d'une file de trente ou quarante de ses compagnons qui le suivent avec une gravité et une lenteur imperturbables, on n'a rien de mieux à faire qu'à rebrousser chemin et à chercher une autre issue. L'aspect de la population ne différait pas moins que celui de la ville de ce que nous étions habitués de voir en Europe; la beauté des types des races diverses qui se trouvent réunis à Smyrne, les Turcs, les Grecs, les Juifs, les Arméniens, leurs costumes variés, tous remarquables par l'ampleur des formes et la richesse des couleurs, contrastaient singulièrement avec les coupes bizarres et étriquées et les couleurs ternes de nos vêtements.

« J'aimais surtout à aller prendre le café à l'extrémité orientale de la ville, à l'ombre de grands platanes, près d'un pont jeté sur le Mélèze et appelé le pont des Caravanes; de l'autre côté de la rivière s'étendait un vaste cimetière turc. Les pyramides élancées des cyprès dont il était planté se découpaient sur le bleu pur du ciel et formaient un rideau de sombre verdure. D'interminables files de chameaux passent continuellement sur ce pont;

attachés par une corde à la queue l'un de l'autre; ils marchent lentement, faisant résonner les clochettes qu'ils portent au cou, à la suite d'un petit âne orné de franges et de pompons de toutes couleurs, qui conduit gravement la caravane et lui donne le pas. Vis-à-vis du café où je m'arrêtais se trouvait un poste de douane où des Albanais de la police, portant à leur ceinture tout un arsenal de yatagans, de tromblons et de pistolets sans chiens, fumaient gravement leur chibouk. Souvent des chameliers, attendant leur tour pour passer, faisaient descendre sur le bord de la rivière leur troupe de chameaux, dont les uns allongeaient leur long cou pour s'abreuver, tandis que d'autres s'agenouillaient en cercle sur le sable, comme pour délibérer.

« Quelques jours après notre arrivée, quand l'amiral eut pris les objets qui lui étaient destinés, nous appareillâmes pour aller achever notre déchargement à Ourlac, où le reste de l'escadre était mouillé. Les îles d'Ourlac forment, sur la côte occidentale du golfe de Smyrne, une rade vaste et sûre, avec une aiguade commode, ce qui manque à Smyrne.

« La plage, la campagne environnante, et surtout l'aiguade, présentaient le spectacle le plus animé. Une foule de Grecs, avec le coup d'œil mercantile et l'activité qui les distinguent, étaient venus de Smyrne à Ourlac et avaient élevé en quelques heu-

res, autour de la fontaine où nos chaloupes venaient chercher de l'eau, un véritable village en planches. Ces baraques étaient autant de cantines où ils vendaient à nos matelots du vin et tous les comestibles et les fruits dont le pays abonde. Pour quelques



Aiguade à Ourlac.

sous les hommes de nos embarcations se procuraient un festin splendide, et les restaurants improvisés retentissaient de leurs chants. Pendant que les Grecs se multipliaient pour répondre à tous leurs chalands, quelques Turcs, fumant leur pipe, res-

taient des heures entières en contemplation devant la pompe à incendie dont nos matelots se servaient pour envoyer l'eau de la fontaine dans les chaloupes. Quelquefois, un d'eux, cherchant à comprendre ce mécanisme inconnu, prenait la place d'un des matelots et pompait avec admiration, pendant que le matelot, enchanté d'être débarrassé de la corvée, fumait en riant le chibouk du Turc. Les ruisseaux qui descendent des montagnes étaient bordés de matelots qui lavaient leur linge, à l'ombre des lauriers-roses et des platanes; laver son linge à l'eau douce, sans être rationné, dans un courant limpide, c'est un des grands bonheurs du matelot, bonheur innocent que lui seul sait apprécier et dont il jouissait avec délice les jours où il n'y avait pas d'exercice et où il était permis de descendre à terre.

« Les officiers et les aspirants se répandaient aussi dans la campagne. Les uns chassaient le gibier de toute espèce dont le pays abonde; d'autres, artistes plus ou moins habiles, dessinaient les sites ou les costumes qui s'offraient à eux.

« Une plaine assez vaste, qui s'étend de la mer aux premières collines, présente un terrain convenable pour exercer aux manœuvres d'infanterie et d'artillerie de campagne les compagnies de débarquement. On embarquait autrefois sur les navires de guerre des détachements de troupes de

terre, destinés à faire le service des postes intérieurs, à fournir la mousqueterie pendant le combat et à former des troupes de débarquement dans l'occasion. Ce système, encore suivi aujourd'hui par presque toutes les autres nations, a été abandonné en France : on n'embarque à bord des navires de guerre que des compagnies des équipages de ligne et des officiers de vaisseau. Matelots, artilleurs, fantassins, les marins doivent s'exercer à leurs fonctions multiples. Chaque bâtiment forme une compagnie de débarquement destinée à opérer à terre dans l'occasion. Des obusiers de montagne, montés sur des affûts de campagne, doivent aussi être servis et manœuvrés à terre par les marins. Lorsque plusieurs vaisseaux sont réunis en escadre, on forme un corps des compagnies des divers bâtiments et des batteries d'obusiers, et on les exerce aux manœuvres d'ensemble.

« Certains jours, l'escadre appareillait pour évoluer au large. Si un vaisseau de ligne est la plus étonnante machine que le génie de l'homme ait su créer, c'est un spectacle plus admirable encore de voir une réunion de vaisseaux appareiller, se former en ligne de bataille, virer de bord, mettre en panne, serrer ou allonger leur ligne, conserver leurs distances, se former en colonnes, en pelotons, détacher des éclaireurs, enfin exécuter tous les ordres de l'amiral, sur un élément aussi mobile que

l'eau, avec autant de précision que les bataillons d'un corps d'armée, obéissant sur un champ de manœuvre à la voix du général.

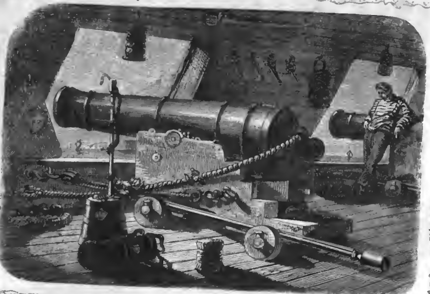
« Les ordres de l'amiral sont transmis par des signaux formés au moyen d'une série de pavillons et de flammes ; à chacun des signaux correspond un article du livre des signaux ou tactique navale, qui en donne l'explication. Pour les cas non prévus par le livre des signaux, on se sert d'une série télégraphique particulière. Chacun des signes de cette série représente un chiffre, et on peut, par leur superposition, former des nombres comme on le fait en plaçant à côté les uns des autres les chiffres écrits. A chaque nombre correspond un mot d'un vocabulaire assez étendu pour qu'on puisse faire, mot par mot, les communications qui ne sont pas l'objet d'un article de la tactique. La nuit, les signaux se font avec des fanaux et des coups de canon. Les combinaisons qu'on peut faire en variant leur nombre, les espaces qui séparent les fanaux et les intervalles qu'on met entre les coups de canon, remplacent les pavillons dont on ne peut plus se servir.

« L'émulation qui s'empare des équipages lorsque plusieurs navires se trouvent réunis donne un nouvel intérêt aux manœuvres. C'est à qui exécutera avec le plus de promptitude les ordres de l'amiral. Les forces doublent, les mâts et les vergues

sont enlevés comme des fétus, on dévore les voiles, et chacun se trouve amplement récompensé quand on aperçoit ce signal : *l'amiral est satisfait de la manœuvre de tel vaisseau.*

« On est effrayé en songeant à la puissance de destruction d'une escadre au point où est aujourd'hui poussé l'art de l'artillerie. Dans les anciens vaisseaux, les batteries étaient armées de pièces de différent calibre, ce qui occasionnait souvent de la confusion dans la distribution des gargousses et des projectiles. On les arme maintenant de canons et de caronades d'un calibre uniforme, ce qui rend les erreurs peu importantes. Le général Paixhans a inventé des canons-obusiers qui lancent indifféremment des boulets, de la mitraille ou des obus; on a inventé aussi des boulets creux qui éclatent par la percussion, des boulets asphyxiants. L'usage des amorces fulminantes, qui remplacent la mèche pour mettre le feu aux pièces et l'usage des hausses ont donné plus de justesse au tir. L'emploi de la vapeur, en rendant la manœuvre des vaisseaux indépendante du vent, doit aussi modifier beaucoup les règles de la tactique navale adoptées jusqu'ici.

« On ne peut penser sans frémir au résultat probable d'une rencontre entre deux flottes également pourvues de tous ces moyens de destruction. Des escadres ont obtenu des succès éclatants dans l'at-


Un canon.

154 — I


NAPOLI

taque de places fortifiées, ce qui paraît un démenti à une longue expérience et une démonstration de leur supériorité; on doit dire, cependant, que les Français, à Saint-Jean d'Ulloa, à Tanger, à Mogador, et les Anglais sur la côte de la Syrie, en 1840, ont eu affaire à des fortifications mal armées et à des gens assez malhabiles à se servir de leurs armes, et qu'il serait peut-être imprudent de compter sur de pareils succès contre des fortifications construites et défendues par des hommes expérimentés dans l'art de la guerre et à la hauteur de ses progrès.

« Après avoir livré les vivres et les approvisionnements que nous avions apportés aux vaisseaux de l'escadre, la corvette quitta le golfe de Smyrne pour se rendre au Pirée, où nous devions ravitailler aussi une frégate qui y était détachée. Nous traversâmes une seconde fois l'Archipel, et, remontant la côte de l'Attique depuis le cap Colonne, la corvette mouilla dans le port du Pirée, près de la frégate. Dès que j'eus un moment de liberté, vous pensez que je n'eus rien de plus pressé que de me rendre à Athènes. Je montai dans une voiture à deux chevaux conduite par un cocher en fustanelle, et j'eus bientôt franchi les deux lieues qui séparent le Pirée d'Athènes, située dans une plaine que bornent les sommets du Taygète et du mont Hymette. Là, malgré le temps, malgré les dévastations successives

c'est l'antiquité, c'est la Grèce de Périclès qui est encore vivante et qui frappe les regards comme la pensée. Je ne vous répéterai pas les banales réflexions que peut suggérer la contemplation des cités en ruine, qui furent les capitales de puissants empires, quoique rien ne puisse les faire naître aussi naturellement que le souvenir de ce que fut Athènes, et le spectacle de ce qu'elle est aujourd'hui. En France et en Italie, j'avais déjà vu beaucoup de ruines de monuments dont la construction remontait à une époque où les édifices d'Athènes étaient déjà des monuments antiques; toutes portaient la trace de l'action lente et continue du temps, qui semble vouloir cacher sous un manteau de verdure les outrages qu'il fait aux monuments des hommes. Les mousses, les lierres, les herbes qui croissent sur les ruines adoucissent l'image de la destruction en y mêlant la vie et l'éternelle jeunesse de la nature. Mais à Athènes, dans un climat très-sec, sous un ciel presque toujours pur, la végétation n'a pas de prise sur le marbre; l'action du temps est peu sensible, les traces de la violence des hommes sont partout. Le Parthénon était resté plus de deux mille ans debout, quand l'explosion d'un magasin à poudre, durant le siége que les Turcs y soutinrent contre les Vénitiens, fit sauter la moitié de l'acropole; les combats de la guerre de l'indépendance ont achevé sa dévastation. Bâti sur un rocher qui s'é-

lève au milieu de la plaine d'Athènes comme pour lui servir de piédestal, le Parthénon profile sa silhouette sur le bleu du ciel; une teinte dorée est la seule altération que le temps ait fait subir aux marbres qui le composaient. Ces blocs énormes, ajustés sans l'intermédiaire d'aucun ciment, avec une admirable précision, présentent des arêtes aussi vives, une surface aussi polie que si le ciseau des sculpteurs venait de les quitter. Leur cassure est aussi nette que s'ils étaient brisés d'hier.

« L'admiration qu'inspirent ces monuments est due non-seulement à la beauté de leurs formes et à l'élégance de leurs proportions, mais aussi à leur situation et à la manière dont ils s'harmonisent avec les lignes du paysage environnant; on ne saurait imaginer rien de plus pur que l'effet produit à travers la colonnade des Propylées par la perspective lointaine du Pirée, de la ligne bleue de la mer et de l'île de Salamine à l'horizon. La plaine d'Athènes est fertile, mais desséchée en été par un soleil brûlant; les montagnes qui l'entourent sont arides; cependant elles forment un horizon admirable par la pureté des lignes qu'elles découpent sur le ciel.

« La corvette quitta le Pirée pour rentrer à Toulon. On y préparait alors une expédition dont le but n'était pas connu; on savait seulement que la campagne devait être longue et lointaine. L'attrait qui

s'attache toujours à l'inconnu nous fit recevoir avec joie la nouvelle que nous étions destinés à en faire partie.

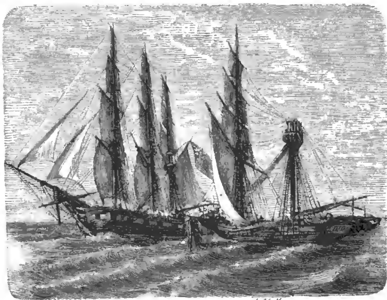
« Comme la corvette était un peu vieille et qu'elle aurait eu besoin d'assez longues réparations avant d'entreprendre une campagne lointaine, on fit passer l'état-major et l'équipage à bord d'un brick de vingt caronades lancé depuis peu de temps et qui entra immédiatement en armement. Ayant ainsi un équipage tout formé, le brick fut bientôt prêt à prendre la mer ; on entassa dans la cale autant de vivres qu'il en put entrer ; on embarqua divers instruments d'agriculture, des matériaux pouvant servir à des constructions, et plusieurs ouvriers maçons, menuisiers et charpentiers. Ces circonstances faisaient présumer qu'on avait en vue quelque projet de colonisation. Le brick appareilla de Toulon sans qu'on sût où il allait ; le commandant avait reçu des dépêches qu'il ne devait décacheter qu'après avoir passé le détroit. Quand on fut dans l'Océan, il ouvrit le pli et y trouva l'ordre de se rendre à Rio de Janeiro, où il trouverait d'autres instructions.

« La traversée se fit sans incident remarquable jusqu'à la zone des vents alizés de l'hémisphère sud. Le commandant voulut profiter du beau temps et du vent arrière pour reprendre les amarrages du gréement qui, étant neuf, avait *pris beaucoup de*

mou depuis le commencement de notre voyage. On dépassa le grand mât de perroquet et le grand mât de hune, la grande vergue fut amenée sur les bastingages, et le brick resta sous les voiles du mât de misaine, qui suffisaient pour faire route vent arrière. Cette circonstance fut cause d'un accident d'où résultèrent des avaries assez graves et qui faillit avoir des conséquences bien plus sérieuses encore. Nous fûmes aperçus par un trois-mâts qui paraissait faire route pour retourner en Europe. Nous voyant de loin avec un seul mât, ce navire crut probablement que nous avions des avaries, et, dans l'intention charitable de s'assurer de notre position et de nous offrir des secours, il laissa porter sur nous, toutes voiles dehors, et nous eut promptement rejoints. Quand il fut près du brick, nous reconnûmes un de ces grands navires anglais qui font les voyages de l'Inde; sa dunette était chargée de passagers au milieu desquels on distinguait les robes de mousseline et les ombrelles de plusieurs dames. Il était environ cinq heures du soir, les officiers et les passagers venaient probablement de dîner, et il serait peut-être permis de croire que cette circonstance eut quelque influence sur la manœuvre du trois-mâts. Il s'approcha très-près de nous, par le bossoir de tribord, et montra ensuite une très-grande hésitation dans sa manœuvre; il laissa arriver d'abord, comme pour courir vent arrière à côté de

nous, puis il revint au vent et voulut passer devant le brick pour se placer à bâbord.

« Sans voiles à l'arrière, nous ne pouvions pas manœuvrer ; nous n'avions qu'à continuer notre route en lui laissant la liberté et la responsabilité de



L'abordage.

ses mouvements. Malheureusement, l'Anglais avait mal calculé sa distance : au lieu de passer sur notre avant, il arriva sur nous, son beaupré par le travers du mât de misaine. Si le choc eût eu lieu dans cette position, il y avait beaucoup de chances pour que la muraille du brick ne résistât pas à une pareille

masse et pour qu'il coulât. Le commandant, qui était monté sur le pont, voyant l'imminence du danger, fit mettre la barre du gouvernail à bâbord, et le brick vint un peu sur tribord, ce qui retarda l'abordage de quelques instants. Au lieu de recevoir par le travers le choc du trois-mâts, ce fut notre beaupré qui alla frapper son arrière en écrasant une embarcation qu'il portait suspendue à des porte-manteaux. Notre bout-dehors de foc fut brisé au ras du chouque et le beaupré lui-même craqua. Les passagers qui se trouvaient sur la dunette du navire anglais se crurent perdus en voyant notre beaupré s'avancer au-dessus de leur tête, et je vois encore une des jeunes Anglaises, persuadée que sa dernière heure était arrivée, se jeter à genoux en levant les bras au ciel et en poussant des cris de terreur. Les deux navires se séparèrent pourtant après le choc sans autre accident; le capitaine anglais, sans se déconcerter, suivit son intention d'entrer en communication avec nous. « Où allez-vous? » nous cria-t-il avec cet accent britannique que le porte-voix rendait encore plus bizarre. L'équipage du brick s'était porté en masse sur le gaillard d'avant, et l'Anglais allait recevoir pour réponse une bordée de compliments aussi énergiques que peu flatteurs, mais le commandant défendit qu'on lui répondît un seul mot. L'Anglais, après avoir renouvelé inutilement sa question, s'éloigna;

il reprit sa route bâbord amures, et nous l'eûmes bientôt perdu de vue.

« On ramassa les débris du bout-dehors et le foc qui traînaient le long du bord, suspendus par leur gréement. Après avoir examiné l'état du beaupré, on trouva qu'il pourrait, après avoir été consolidé, nous mener jusqu'à Rio, mais qu'il faudrait là en faire un neuf. On s'occupa de lui appliquer des *jumelles ;* ce sont des pièces de bois en forme de gouttières, qu'on applique par leur face concave le long d'un mât ou d'une vergue cassés, mais dont les morceaux tiennent encore. On les fixe par des bridures de cordes très-serrées, et elles maintiennent ainsi les pièces de mâture avariées, comme les éclisses dont les chirurgiens se servent maintiennent les os d'un membre fracturé. Les charpentiers, de leur côté, se mirent à l'œuvre pour faire un bout-dehors avec un des espars que nous avions à bord. En trois jours il fut en place, et nous continuâmes notre route jusqu'à Rio sans nouvel incident.

« Je revis Rio, et cette seconde épreuve ne lui fit rien perdre de mon admiration. Plusieurs bâtiments de guerre français y avaient passé, et tout faisait supposer qu'ils avaient la même destination que nous. On eut quelque peine à trouver dans les magasins de la ville du bois de mâture d'une dimension suffisante pour nous faire un beaupré ; on

y parvint cependant, et, le pont du brick étant trop petit pour que nos charpentiers pussent y travailler commodément, le commandant obtint des autorités la permission de les installer sur un petit îlot de la rade, appelée l'*île aux Rats*. On y dressa une tente, et ils se mirent à l'œuvre immédiatement. Pendant qu'ils travaillaient au beaupré, on fit de l'eau, on compléta les vivres, et, au bout d'une vingtaine de jours, le mât étant terminé et remis en place, on reprit la mer avec la même incertitude qu'en partant de Toulon. Les ordres ouverts à la mer nous enjoignaient de nous rendre à Valparaiso en doublant le cap Horn. Quelques jours après notre départ, étant par le travers de l'embouchure de la Plata, la corvette filait, bâbord amures, les bonnettes dehors, quand un nuage noir parut sous le vent à l'horizon. Il avait envahi la moitié du ciel avant que l'officier de quart se doutât de son existence, et, quand il s'en fut aperçu, il eut à peine le temps de faire monter tout le monde sur le pont et de débarrasser la corvette des bonnettes et des tentes qui la couvraient. On amena partout et on fit serrer les voiles hautes. Le ciel était alors couvert, dans toute la partie du sud-ouest, d'un nuage noir comme de l'encre ; le bord de ce nuage, frangé de trois bandes blanches, formait un arc immense appuyé par ses deux extrémités sur l'horizon. Le grain arriva avec tant de rapidité sur nous, qu'il enleva avec leurs

bouts-dehors, quelques bonnettes qui n'étaient pas encore rentrées. Ce fut une des plus furieuses bourrasques que j'aie jamais vues. La corvette fut pendant quelque temps vent arrière à sec de toile ; on prit des ris, on rétablit ensuite la voilure, et le temps s'embellit peu à peu. Ces grains violents sont appelés *pamperos*. Ils sont produits par les vents du sud-ouest, qui, depuis la chaîne des Andes, traversent, sans rencontrer d'obstacle, les Pampas, vastes plaines comprises entre l'Atlantique et la Cordillère, et où l'on trouve, pour toute végétation, de l'herbe que paissent des troupeaux de chevaux et de taureaux sauvages. Ces orages viennent éclater dans la rivière de la Plata et sur les côtes qui environnent son embouchure. A mesure que nous avancions vers le sud, nous trouvions un ciel moins pur et des vents plus variables. Les pétrels, grands oiseaux de mer qui fréquentent cette partie de l'Océan, se montraient en grand nombre autour du navire. Nous reconnûmes les montagnes couvertes de neige de l'île des États, et nous traversâmes le détroit de Lemaire, qui sépare cette île de la côte de Patagonie. Les vents d'ouest, qui dominent sous ces latitudes élevées, nous forcèrent à remonter loin dans le sud avant de pouvoir doubler le cap Horn.

« Les tempêtes sont fréquentes, ou plutôt presque continuelles, dans ces mers qui avoisinent le pôle sud, et où l'on ne rencontre point d'autre terre que

quelques petites îles perdues dans l'immensité de l'Océan. Constamment battue par des vents violents, la mer se creuse en lames plus longues et plus profondes que dans toute autre contrée. Les albatros, les plus grands oiseaux de mer, suivaient continuellement le navire. Tantôt ils fuyaient avec rapidité, emportés par la tempête; tantôt ils s'élevaient contre le vent à la violence duquel nous avions peine à résister, et, sans qu'on vît remuer leurs ailes, ils se maintenaient au-dessus du navire, qu'ils semblaient considérer avec curiosité. Leur voracité fut fatale à plusieurs de ces infatigables oiseaux. On jetait à la mer un hameçon entouré d'un morceau de linge : ils prenaient cet appât grossier pour quelque poisson courant dans notre sillage, et fondaient dessus pour le dévorer; on les amenait alors sur le pont sans beaucoup d'efforts. Ces oiseaux, si alertes et si puissants dans l'air, avaient, dès qu'ils se trouvaient posés sur le pont, la contenance la plus embarrassée. Leurs pieds palmés, inaccoutumés au contact d'un corps solide, ne pouvaient plus les supporter; ils ne pouvaient ni se tenir sur le pont ni réussir à reprendre leur vol; le mal de mer s'emparait d'eux et les tourmentait jusqu'à ce qu'on les eût tués. Nous faisions de la peau de leurs pattes des sacs à tabac, et des os longs et creux de leurs ailes, d'excellents tuyaux de pipe.

« Les vents contraires nous retinrent longtemps

dans ces mers tourmentées; mais parvenus enfin à nous élever dans l'ouest, les mêmes vents qui jusque-là nous avaient contrariés nous poussèrent promptement vers le nord. Aux coups de vent et au ciel gris des hautes latitudes succédèrent le beau ciel et les brises régulières de l'océan Pacifique. Notre point nous mettait encore à trente lieues de la côte quand on signala la terre : c'étaient les cimes de la Cordillère des Andes que l'on apercevait de si loin. Elles paraissent d'abord comme une chaîne d'îles qui se réunissent par leur pied à mesure qu'on s'approche, et l'on voit les Andes, s'étendant du nord au sud, élever progressivement au-dessus de l'horizon leur muraille de neige.

« La Campana, un des pics les plus élevés de ces montagnes, nous indiqua la position de Valparaiso, et la corvette y mouilla après cinquante jours de traversée depuis notre départ de Rio de Janeiro.

« Nous nous apprêtions à partir de Valparaiso, quand une nuit je fus réveillé par les sifflets aigus du maître d'équipage qui appelait tout le monde sur le pont. Un mouvement extraordinaire se produisait à bord du brick. Me jeter à bas de mon hamac, m'habiller, monter sur le pont, ce fut l'affaire d'un instant. Un seul coup d'œil au dehors du navire m'apprit la cause de ce branle-bas inusité. Une lueur rouge embrasait le ciel au-dessus de la ville, un incendie venait d'éclater, il s'agissait d'y

porter secours. Le commandant et le second étaient sur le pont, donnant leurs ordres; en quelques minutes, la pompe à incendie fut embarquée dans la chaloupe ainsi que des seaux, des hachés, et tous les instruments qu'on jugea pouvoir être utiles pour éteindre ou limiter l'incendie. Je fus désigné pour embarquer dans le grand canot avec une partie de l'équipage et me rendre à terre sous les ordres d'un officier qui partait avec la chaloupe. Les deux embarcations, que nos matelots faisaient voler sur l'eau, furent bientôt accostées au môle; la pompe fut débarquée, et l'officier qui commandait nous mena sur le lieu du sinistre. Les secours commençaient à arriver; mais le désordre était grand, et l'incendie, qui avait éclaté dans un magasin construit en bois et renfermant une grande quantité de matières inflammables, avait acquis une telle intensité, que nous jugeâmes, au premier coup d'œil, qu'il serait impossible de le comprimer immédiatement et qu'on devrait se borner à le cerner et à ne l'éteindre qu'après l'avoir concentré dans son premier foyer. Des matelots, avec leurs pompes, arrivèrent successivement d'une corvette américaine et d'une frégate anglaise qui se trouvaient sur la rade. On se rangea sous les ordres du plus ancien des officiers qui commandaient les détachements; c'était un lieutenant anglais. Il donna, après s'être concerté avec les autorités de la ville,

l'ordre de faire évacuer, de chaque côté du magasin en feu, deux maisons et de les démolir pour isoler l'incendie, en même temps que les pompes joueraient pour empêcher le feu de gagner. Les habitants de ces maisons les avaient abandonnées depuis longtemps, et nos matelots s'occupèrent à en faire sortir les meubles; mais, le feu pressant, ce déménagement se fit avec plus de rapidité que de précaution, au grand désespoir des propriétaires, qui voyaient briser leur mobilier. Quand les maisons furent vides et qu'il n'y eut plus qu'à les jeter en bas, nos matelots, n'ayant plus de ménagements à garder, y mirent une ardeur sans égale. C'était une besogne qui leur convenait parfaitement : ils grimpèrent sur les toits en terrasse et firent voler les planches et les solives à grands coups de hache; on les voyait, à la lueur rouge de l'incendie, courir sur la charpente avec une agilité d'écureuils, amarrer sur les poutres des cordages auxquels s'attelait la foule, et qui amenaient en bas des pans entiers de muraille. En moins de temps qu'il n'en faut pour le raconter, il ne restait des deux maisons que des monceaux de décombres. L'incendie, se trouvant isolé, fut maîtrisé vers le point du jour, après avoir toutefois dévoré le magasin où il avait commencé et les marchandises qu'il contenait.

« L'officier qui commandait notre détachement

me donna l'ordre de faire rallier tous nos hommes pour les diriger vers le môle et les faire embarquer. Cette opération fut la plus difficile de l'expédition. Beaucoup de nos matelots n'étaient pas hommes à négliger de faire honneur au vin du pays. Quand le feu fut maîtrisé et qu'il ne resta plus qu'à attendre de l'action continue des pompes son extinction complète, ceux qui n'étaient pas employés à ce travail s'esquivèrent et se répandirent dans les cabarets du voisinage, où je fus obligé d'aller les chercher. Je parvins cependant, bien qu'avec quelque peine, à rassembler tout mon monde, excepté deux hommes dont l'un était un des meilleurs gabiers du brick; je l'avais vu longtemps au poste le plus périlleux, étonnant tout le monde par son agilité et son sang-froid. Je connaissais malheureusement l'attrait irrésistible que l'odeur du rhum exerçait sur lui. Quand il obtenait la permission d'aller à terre, ce qu'il ne demandait, du reste, que très-rarement, il ne rentrait, ou plutôt on ne le rapportait à bord, que quand il avait, disait-il, *fait son plein;* on était obligé de le hisser à bord, comme une barrique. Son absence n'avait donc pas lieu de m'étonner. L'autre était un de ces hommes impatients de toute discipline, qui, après avoir abandonné leur navire et leur pays, traînent leur vie désordonnée sur toutes les côtes, sous tous les pavillons. Les matelots les

désignent sous le nom de *frères de la côte*. Celui-ci avait déserté d'un navire de commerce pour passer sur un baleinier américain.

« Il s'était présenté à bord du brick le jour de notre arrivée; mais ce qu'il avait appris de notre destination probable ne lui avait apparemment pas plu et il avait trouvé l'occasion bonne pour prendre un congé définitif. J'avais ramené tout notre monde sur le môle, et la plus grande partie était déjà embarquée; je rendais compte à l'enseigne de l'absence de nos deux hommes, quand nous entendîmes, au milieu d'un groupe de serenos (c'est le nom des gardes de nuit dans les villes espagnoles), la voix de Legadic, notre gabier fugitif, qui se débattait en vociférant. Il était dans un état d'ivresse qui, malheureusement pour lui, n'était pas assez complet pour que l'anéantissement de ses forces et de sa raison lui tînt lieu de docilité. Les serenos nous ramenaient Legadic, qu'ils avaient trouvé faisant branle-bas, c'est-à-dire cassant tout dans un cabaret. Ils se retirèreut après l'avoir laissé dans nos mains. L'officier lui ordonna d'embarquer dans la chaloupe, mais il s'y refusa formellement, jurant qu'il ne retournerait pas à bord avant d'avoir *fait son plein;* il est bien entendu que ce n'était pas d'eau qu'il voulait parler. Je le pris par le collet pour essayer de le contraindre à embarquer; mais alors il s'affaissa tout d'un coup sur lui-même,

avec la souplesse d'une anguille, dégagea ses deux bras des manches de son paletot, qu'il me laissa dans les mains, et s'enfuit à toutes jambes vers la ville. L'enseigne cria aux serenos qui se retiraient de lui barrer le passage. Legadic, se voyant pris, revint alors vers le bout du môle; mais, au lieu d'embarquer dans la chaloupe, il plongea dans la mer et disparut dans l'obscurité. L'enseigne, renonçant à le poursuivre, fit pousser [1] les embarcations, et le détachement revint à bord. Je descendis reprendre mon somme interrompu au moment où les premiers rayons du soleil levant coloraient en rose les neiges de la Cordillère. Le lendemain, la Poste-aux-Choux, c'est ainsi qu'on nomme le canot qui tous les matins est envoyé aux provisions, ramena les deux fugitifs. Legadic, ayant fait son plein, fut hissé à bord entre deux sacs de légumes, et sans faire plus de résistance. Quant au frère de la côte, son retour n'était pas volontaire; il était dû à une soustraction frauduleuse, à un vol dont on apprit qu'il avait compliqué sa désertion. Prévoyant que son uniforme de matelot ne lui permettrait pas de garder à terre l'incognito jusqu'au départ du brick, et n'ayant pas d'argent pour

1. *Pousser*, en parlant d'une embarcation, est devenu synonyme de partir, parce que, au moment où elle quitte la terre ou un autre navire, le matelot qui est à l'avant la pousse au large, au commandement du patron, avec la *gaffe* ou croc.

acheter d'autres habits, il avait fait au cuisinier de l'état-major un emprunt forcé d'une redingote et d'un pantalon qu'il avait emportés sans être remarqué, dans la précipitation de notre embarquement. Le cuisinier, après avoir fait ses provisions et les avoir portées au canot, avait l'habitude, en attendant l'heure du départ, d'aller faire une promenade matinale sur la route qui longe la mer à l'ouest de la ville. Il suivait donc les rochers qui bordent cette route, quand il aperçut, près d'un aloès, un homme couché à plat ventre, qui dormait d'un profond sommeil. En s'approchant du dormeur, notre cuisinier ne fut pas peu surpris de se trouver face à face avec le dos de sa plus belle redingote. Maîtrisant sa juste émotion, il s'approcha sans bruit; un examen plus attentif lui permit de reconnaître le possesseur illégitime de ses vêtements. Jugeant qu'aux raisons qu'il avait eues de les lui prendre se joindrait, pour empêcher le déserteur de les rendre, cette considération, qu'il se trouverait, après restitution, dans un état qui ne lui permettrait pas de rentrer décemment en ville; n'étant pas d'ailleurs de force à employer d'autres moyens que la persuasion, le cuisinier se garda bien de troubler le sommeil profond dans lequel le frère de la côte était plongé. Il eut même le soin d'arranger au-dessus de sa tête l'une des larges feuilles de l'aloès, de manière que les rayons du

soleil ne vinssent pas lui frapper les yeux et le réveiller. Il revint ensuite à la ville et courut en toute hâte au canot, où il avertit l'aspirant de corvée. C'était Jules qui commandait l'embarcation. Il donna l'ordre à quatre de ses canotiers de le suivre, et se fit conduire par le cuisinier jusqu'à l'endroit où il avait laissé le déserteur, qu'ils trouvèrent encore endormi. Le réveil du frère de la côte fut, comme vous pensez, assez désagréable; mais une grande philosophie est une des qualités indispensables à ceux qui mènent ce genre de vie ; il jugea d'un coup d'œil que la fuite était impossible et se laissa conduire docilement jusqu'au canot, qui le ramena à bord.

« La discipline avait été trop gravement atteinte par ces deux hommes, pour que les punitions disciplinaires fussent une satisfaction suffisante. Une plainte fut adressée au commandant par l'officier qui était à la tête du détachement, pour qu'il ordonnât de faire juger Legadic, accusé de désobéissance accompagnée d'un refus formellement énoncé d'obéir, et le frère de la côte, accusé de vol. Le commandant convoqua, suivant l'ordonnance, un conseil de justice, composé de trois officiers et dont il était le président, le commissaire faisant les fonctions de greffier. Les membres du conseil se réunirent dans le carré[1] des officiers, ayant le

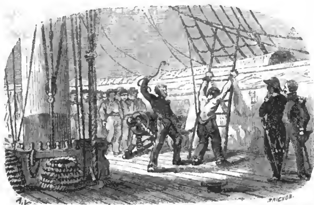
1. Le carré, c'est la chambre commune.

hausse-col et le sabre au côté. Le président ayant déclaré la séance ouverte, l'accès de la chambre fut permis à l'équipage; on introduisit les accusés, et, après leur interrogatoire, on passa à celui des témoins. Les faits étaient évidents et l'affaire fut bientôt instruite. Après que les témoins eurent été entendus, on procéda au jugement, le procès-verbal en fut rédigé séance tenante; dès qu'il eut été signé par les membres du conseil, l'équipage fut rassemblé sur le pont, le maître canonnier reçut l'ordre de faire charger une caronade, et le chef de timonerie de faire préparer le pavillon de justice : c'est le pavillon rouge.

« Les accusés ayant été amenés par la garde, les tambours battirent un ban, et le commissaire fit la lecture du jugement. Conformément au code pénal maritime, les deux coupables étaient condamnés à l'unanimité à recevoir douze coups de corde : Legadic, pour avoir formellement refusé d'obéir; le frère de la côte, pour vol. Un silence solennel accueillit la lecture du jugement. Le commandant ordonna au capitaine d'armes de le faire exécuter, et l'on déshabilla les deux condamnés. Le frère de la côte n'avait rien perdu de son calme; il avait probablement, dans ses pérégrinations, fait connaissance avec le *chat à neuf queues*[1]. Le malheu-

1. Le *chat à neuf queues*, espèce de martinet formé de neuf cordes, avec lequel on administre les punitions dans la marine anglaise ou américaine.

reux Legadic était d'une pâleur mortelle. Tout le monde était en effet frappé de l'injuste égalité des peines que la loi prononçait, d'un côté pour un vol prémédité commis par un mauvais sujet reconnu, de l'autre pour une faute grave, il est vrai, mais dont l'ivresse était la seule cause, et commise par un homme estimé de tout le monde. Le comman-



La punition.

dant l'avait senti. « Legadic, remettez votre che-« mise de laine, » dit-il au moment où l'on attachait aux échelles de revers[1] les mains des condamnés, « et souvenez-vous de la leçon. — Merci, mon com-« mandant, » répondit le pauvre gabier, dont les sanglots éclatèrent. Quand les condamnés furent attachés, l'officier de quart donna le signal de l'exé-

1. Échelles par où l'on monte du pont dans les haubans.

cution, un coup de canon retentit, et au même instant le pavillon rouge fut déployé au mât de misaine. Les deux condamnés reçurent chacun leur douzaine de coups de corde, Legadic par-dessus sa chemise de laine, et le frère de la côte sur sa peau nue, où chaque coup faisait une marque rouge. Pas une plainte ne sortit de sa bouche, il comptait lui-même les coups. Dès qu'il eut prononcé le mot douze, on le détacha, il se rhabilla et reprit son rang avec le même sang-froid. On ne le laissa plus descendre à terre, et il partit à bord du brick.

— Vraiment, dis-je au capitaine Henri, vous en êtes encore dans la marine au temps de Tristan l'Hermite. Est-il donc impossible de faire respecter la discipline à bord sans employer de semblables moyens?

— Ces exécutions, me répondit le capitaine, sont en usage dans la marine de toutes les nations. Je pense qu'il en est de ces peines corporelles comme de l'esclavage, de la traite et de bien d'autres infamies : elles existent, et on les déclare nécessaires; qu'elles disparaissent aujourd'hui, et demain on s'étonnera qu'on ait pu les supporter un seul jour. Il faudra peut-être bien du temps et des événements bien imprévus pour qu'elles soient supprimées; mais aujourd'hui la plupart des marins, sans excepter ceux qui en sont les victimes, pensent qu'elles sont nécessaires, et qu'il sera impossible

de naviguer, du jour où l'on ne donnera plus de coups de corde[1].

« Legadic se montra reconnaissant de l'adoucissement que le commandant avait apporté à sa punition, et, pour être sûr de tenir le serment qu'il avait fait de ne plus s'enivrer, il refusa toute permission de descendre à terre. Le frère de la côte se montra au contraire profondément offensé de l'approbation générale que rencontra dans l'équipage la différence apportée dans l'exécution des deux jugements. La sombre taciturnité dans laquelle il se renferma fit soupçonner qu'il nourrissait quelque projet sinistre; mais on cessa bientôt de faire attention à lui. »

1. Les peines corporelles ont été abolies en même temps que l'esclavage par un décret du gouvernement provisoire, en 1848. Nos escadres sont une preuve éclatante que la discipline n'y a rien perdu.





Une pirogue des îles Marquises.

CHAPITRE XII.

VOYAGES DANS L'OCÉANIE.

Les îles Gambier. — Les missionnaires. — Un antropophage. — Nouka-Hiva. — Les Kamacs. — Robin mouton. — Pêche à la baleine. — Taïti. — Échouage. — Retour à Toulon. — Quarantaine.

« Le brick, ayant remplacé ses vivres et son eau, appareilla de Valparaiso et fit route à travers l'océan Pacifique. Pendant trente jours, il marcha vent arrière, poussé par les vents alizés de l'hémisphère

Sud appelés *vents généraux*, sans avoir d'autre manœuvre à faire qu'à changer ses bonnettes de bord pour suivre les faibles variations de la brise. Enfin, un soir on vit se détacher sur l'horizon doré du soleil couchant les panaches de cocotiers qui semblaient sortir de la mer. Peu de temps après, nous passions devant l'île Crescent. De même qu'un grand nombre d'îles de la Polynésie, elle a la forme d'une couronne à peine élevée de quelques pieds au-dessus de la mer, et renferme un lac intérieur. On attribue la formation de ces îles au développement des coraux, sortes de ruches calcaires où vivent et se multiplient des myriades de petits animaux marins. Le corail prend les formes les plus singulières et produit comme des forêts de pierre qui s'élèvent du fond de la mer où elles forment des écueils redoutables. Quand la masse de leurs rameaux arrive à la surface de l'eau, elle arrête les herbes marines et les corps flottants. A la longue, ces débris finissent par constituer un sol; la végétation s'y développe, et il se couvre de plantes et d'arbres dont les semences sont apportées par les vents et les courants.

« Le lendemain, le brick pénétra par une passe étroite ouverte dans un récif de coraux, au milieu du petit groupe des îles Gambier, qui en est entouré. Depuis que nous savions que le but de notre expédition était quelqu'une des îles de l'Océanie,

nous lisions avec l'intérêt le plus vif toutes les relations de voyages, tous les rapports concernant ces contrées, et nous étions fort préoccupés et fort impatients de voir enfin les sauvages qui les habitent. Ceux des îles Gambier étaient partout représentés comme les plus féroces et les plus insociables. Une embarcation accosta la corvette quand elle fut mouillée. Mon ami Jules était près de moi et regardait avec curiosité les hommes qui la montaient. « Encore une illusion perdue, me dit-il; il « n'y a plus de sauvages. Vois, ils ont tous des cu- « lottes. »

« En effet, les hommes qui montèrent à bord étaient tous vêtus au moins d'un pantalon et d'une chemise, et leurs manières paraissaient fort douces. Rien dans leur extérieur n'annonçait les farouches cannibales dont parlaient les voyageurs, et, sauf les tatouages qui leur traversaient la figure, rien en eux ne rappelait la sauvagerie. Les missionnaires qui sont venus s'établir dans ces îles ont, en effet, complétement changé les mœurs et la condition des naturels. Notre commandant avait été chargé de leur remettre des vivres, des outils et des instruments d'agriculture.

« Tous les habitants des îles Gambier sont fervents chrétiens; ils ont appris à cultiver la terre, à tisser le coton que les îles produisent, et à s'en faire des vêtements; mais leur principale industrie con-

siste dans la pêche des perles. On trouve les perles dans les coquilles de grandes huîtres, connues sous le nom d'*huîtres perlières*. La partie intérieure de ces coquilles, brillante et polie, fournit la nacre, et les perles sont des excroissances qui se produisent sur cette surface. Les pêcheurs plongent quelquefois à une grande profondeur pour les trouver et s'exposent ainsi aux attaques des requins qui sont nombreux dans ces îles. Étant descendus à terre, nous fûmes aussitôt entourés d'une troupe d'enfants, et notre étonnement fut grand quand un d'eux, voyant que nous ne savions de quel côté nous diriger, s'approcha de moi et me prit par la main en me disant : « *Ecce via.* » La bande joyeuse nous conduisit à la case des missionnaires, qui nous apprirent que ces enfants étaient les élèves d'une école qu'ils avaient établie et où ils enseignaient le latin comme la langue de l'Église.

« Qu'on me parle encore de sauvages! disait « Jules; croyez donc un mot des récits de voya- « geurs!

« — Ne soyez pas trop incrédule, répondit un des « missionnaires, et, si vous visitez d'autres îles, ne « soyez pas trop confiant. »

« Le roi vint le lendemain déjeuner à bord; il était accompagné de son oncle, magnifique vieillard à barbe blanche. Comme on le complimentait

sur la manière dont il faisait honneur à la cuisine française :

« Hélas ! répondit-il en se frappant la poitrine, « quand je pense que j'ai mangé il y a peu d'an- « nées, d'aussi bon appétit, un brave chef de ma- « rins comme vous, je suis honteux d'être admis au « festin de chefs aussi distingués. »

« Un mouvement involontaire fit reculer toutes les chaises. « Oh! dit-il en baissant les yeux, je « n'étais qu'un païen dans ce temps-là, mais je suis « bien changé depuis que je suis chrétien. »

« Le missionnaire qui les avait accompagnés nous expliqua que ce bon vieillard avait été, en effet, l'un des principaux acteurs d'une scène sanglante dont la victime fut le lieutenant de Beechey, commandant d'un navire qui faisait un voyage d'exploration ordonné par le gouvernement anglais.

« Les habitants des îles Gambier, dont la misère et l'ignorance étaient encore plus grandes que la férocité, ne connaissaient pas l'art de construire des pirogues, et se servaient de radeaux grossiers pour passer de l'une à l'autre des îles qui composent leur petit archipel. La mer jeta sur les récifs qui les entourent les débris d'une baleinière abandonnée par quelque pêcheur. La vue de cette embarcation leur inspira un vif désir d'en posséder de semblables, et ils résolurent de s'adresser au premier bâtiment qui passerait en vue de leurs îles

pour lui demander de leur en laisser quelqu'une, ou au moins de leur enseigner le moyen d'en construire. Le navire de Beechey fut le premier qui se présenta. Il s'approchait des îles Gambier dans l'intention d'y renouveler son eau. Les habitants montèrent sur leurs radeaux et se dirigèrent vers le navire anglais, qui était en calme. Ils poussèrent, en approchant, des cris par lesquels ils prétendaient exprimer leurs intentions amicales; malheureusement, les pauvres gens n'étaient pas en état de donner à leurs gestes et à leur voix quelque chose d'avenant. Beechey crut qu'il allait être attaqué. On leur fit signe de s'éloigner du navire, et, comme ils approchaient toujours, les Anglais tirèrent au milieu du radeau quelques coups de canon à mitraille. Tous ces malheureux se jetèrent à la mer; la plus grande partie fut noyée; quelques-uns s'échappèrent avec peine à la nage et atteignirent la terre, brûlant du désir de venger leurs compagnons si cruellement et si injustement massacrés. Ils eurent bientôt l'occasion d'exercer de sanglantes représailles Beechey avait besoin de remplacer son eau. Il crut que la puissance de ses canons et la destruction des radeaux avaient frappé les naturels de terreur, et qu'en envoyant sa chaloupe bien armée, elle pourrait faire de l'eau sans être attaquée. Les sauvages laissèrent débarquer les Anglais, et cachés dans les bois qui entourent l'aiguade, ils

attendirent qu'ils fussent occupés à remplir leurs barriques et que le silence leur eût inspiré une funeste sécurité; puis, à un signe de leurs chefs, armés de bâtons, de pierres, de lances faites avec des dents de requin, ils se précipitèrent sur leurs ennemis pris à l'improviste et trop peu nombreux pour résister à cette attaque désespérée. Presque tous furent massacrés; on n'en garda qu'un très-petit nombre de vivants, parmi lesquels se trouvait le lieutenant du bâtiment, qui commandait la chaloupe; mais ce fut pour leur faire subir un sort plus horrible encore : ils furent égorgés comme victimes expiatoires. L'oncle du roi, qui était alors grand prêtre, fut le sacrificateur, et leurs membres servirent ensuite à un de ces repas monstrueux qui sont encore assez fréquents chez certains insulaires de la mer du Sud.

« Ces mœurs ont complétement disparu depuis leur conversion; ils cultivent et travaillent en commun sous la direction des missionnaires, qui se sont aussi chargés de la répartition des produits du travail, et ce petit groupe perdu au milieu de l'Océan offre l'image, sur une échelle réduite, des anciennes missions du Paraguay.

« Après avoir contribué par notre présence à la solennité de l'inauguration d'une église que les habitants, dirigés par les missionnaires, avaient construite avec les ressources restreintes de leurs

îles, nous appareillâmes, et remontant vers le nord, nous nous dirigeâmes vers les îles Marquises. C'était le terme de notre voyage, et nous devions nous y ranger sous les ordres de l'amiral commandant les forces navales de France sur la côte occidentale d'Amérique et dans l'Océanie. Il avait été chargé par le gouvernement de jeter dans cet archipel les fondements d'une colonie.

« Quand nous approchâmes de la Madeleine, celle des îles qu'on rencontre la première en venant du sud, le brick fut accosté par une pirogue où pagayaient une demi-douzaine de sauvages. Cette fois je dis sauvages à dessein; ceux-là ne l'étaient pas à demi. Leur corps couvert de tatouages et frotté d'huile de coco, leur tête rasée, excepté au sommet, où les cheveux étaient rassemblés en deux touffes assez semblables à des cornes, leurs oreilles largement percées et parées d'ornements en nacre ou en os de poisson, enfin l'absence de tout autre vêtement qu'une ceinture passant entre les cuisses, tout chez eux réalisait le type du sauvage, et mon ami Jules fut satisfait; je crois même qu'à certains égards la réalité dépassa les rêves de son imagination.

« Le brick arriva dans la baie de Nouka-Hiva, rade vaste et commode où l'amiral voulait former un établissement. La frégate qui portait son pavillon était au mouillage, et le drapeau français flottait

à terre sur un morne où l'on avait commencé la construction d'un fort. Des soldats d'infanterie de marine, des artilleurs et des matelots avaient été débarqués et étaient campés provisoirement dans un retranchement près de la plage, en attendant qu'on eût construit dans le fort projeté des baraques pour les loger. Les naturels regardaient avec curiosité les travaux des Français, mais les meilleures relations régnaient entre eux et nos travailleurs. L'amiral avait fait un traité avec le roi de cette baie. Ce chef, emmené dans sa jeunesse par un bâtiment anglais, était revenu d'Angleterre un peu moins sauvage, mais malheureusement beaucoup plus ivrogne que ses sujets, ce qui n'est pas peu dire.

« Chaque jour on voyait descendre des montagnes qui entourent la baie des sauvages qui venaient en députation des autres parties de l'île, pour saluer l'amiral et lui apporter des présents. Ces guerriers étaient revêtus de leur grand costume de cérémonie. Leur tête était surmontée d'un ornement en plumes de coq s'étalant en éventail. Un manteau d'étoffe blanche les enveloppait, et par dessus un morceau d'étamine rouge couvrait leurs épaules. A leur cou pendaient des coquilles d'huîtres à perles, les plus grandes qu'ils avaient pu trouver; à leurs poignets, à leurs pieds, à leur ceinture, ils portaient des chevelures. S'appuyant d'une main sur un

bâton en bois de fer sculpté, insigne du commandement, de l'autre ils agitaient gravement un vaste éventail. Rien ne saurait donner l'idée de l'ampleur des mouvements et de la gravité majestueuse des sauvages dans ces occasions solennelles. On les accueillait dans le camp, et on leur donnait en échange de leurs présents des étoffes de coton, du tabac, des vêtements et diverses choses capables de flatter leur vanité et leur penchant pour la parure. Plusieurs faisaient des objets qu'ils recevaient un usage tout différent de celui auquel ils étaient destinés; j'en ai vu se faire une espèce de turban d'une chemise et s'attacher autour du cou les jambes d'un pantalon. Mais ce qu'ils demandaient avec une infatigable persévérance, c'était de l'eau-de-vie. Plusieurs d'entre eux, venant de la partie orientale de l'île, où les navires ne vont pas mouiller, en buvaient pour la première fois. Cette boisson brûlante leur causait de violentes convulsions; ils se tordaient en l'avalant et se roulaient sur le sable; mais, une fois la crise passée, ils en redemandaient jusqu'à ce qu'ils fussent ivres-morts.

« L'eau-de-vie devint la monnaie courante pour les échanges qu'on faisait avec eux. Les matelots, voyant que de tous les produits de nos arts et de notre industrie, c'était celui qu'ils appréciaient le plus et qui résumait pour eux tous les avantages de la civilisation, lui en donnèrent le nom, et il

était passé dans le langage ordinaire de dire : « J'ai « acheté un cochon ou une chèvre pour quatre « bouteilles de civilisation. »

« Le commandant du brick, voulant entrer en relation avec les personnages considérables du pays, invita à venir déjeuner à bord le roi et la reine. Ils devaient être accompagnés par l'officier supérieur, gouverneur de la future colonie; je fus envoyé dans le canot qui devait aller les prendre à terre. Dès que l'embarcation fut arrivée, la reine, habillée en bergère suisse (c'était un costume de théâtre dont l'amiral lui avait fait présent), descendit du fort, courant pieds nus parmi les rochers. Son époux, habillé en général, moins les bottes, marchait avec plus de gravité; le gouverneur les suivait. On n'avait pas encore fait de débarcadère qui permît à un canot d'accoster facilement. Le mien était échoué à quelques pas du rivage et on ne pouvait y embarquer sans entrer dans l'eau; j'envoyai un matelot pour porter le gouverneur à bord et lui éviter de se mouiller les pieds; mais il fit signe que c'était inutile et sauta sur les épaules de Sa Majesté la reine, qui, troussant d'une main sa robe de bergère et continuant de l'autre à se donner de l'éventail, le mit dans le canot en un instant. A bord du brick, on rendit à Leurs Majestés tous les honneurs qui leur étaient dus, et ils les reçurent avec autant de dignité qu'auraient pu le

faire des souverains mieux chaussés. Car, pour les cérémonies, les salutations et tout ce qui constitue la représentation et l'étiquette, les sauvages ont une aptitude et des grâces naturelles qu'on pourrait leur envier même en Europe. Malheureusement, ils n'apportent pas toujours dans l'intimité le même sentiment des convenances. Le déjeuner avait commencé avec décence et il était sur le point de se terminer convenablement, quand la reine, ayant trouvé à son goût l'eau-de-vie du commandant, lui en redemanda. Le roi, fâché de l'indiscrétion de sa moitié, pria le commandant de ne pas céder à cette demande inconvenante. La reine, indignée de se voir morigénée devant de grands chefs, saisit une galette de biscuit qu'elle lança à la tête de son mari; le roi lui renvoya une assiette, et le commandant eut grand'peine à arrêter cet échange de projectiles dont sa vaisselle faisait les frais. On parvint cependant à calmer cette petite querelle conjugale. Le roi et la reine se rembarquèrent, on tira à leur départ une salve de coups de canon; ils saluèrent avec une grâce et une dignité parfaites, et le canot les reporta à terre.

« Après quelque temps de séjour, chacun de nous avait fait connaissance et contracté amitié avec quelqu'un des naturels. Lorsque deux hommes font ainsi un pacte d'amitié, ils changent de nom, tous les parents de l'un deviennent les parents de l'autre,

et tout est commun entre eux. Nous avions presque tous des *tayos;* c'est le nom que se donnent entre eux deux hommes ainsi liés. Ils venaient nous voir à bord et nous allions les visiter dans leurs vallées. Nous avions appris quelques mots de leur langue, et de leur côté ils savaient aussi quelques mots de français, dont ils faisaient un usage qui ne manquait pas d'originalité. Ainsi, ayant vu les aspirants venir pendant longtemps à la plage charger leurs canots de cailloux destinés à lester un navire de commerce, qui était venu de Valparaiso avec des vivres et qui s'en retournait à vide, ils les appelaient *akaikis-cailloux* (*akaiki* signifie chef dans leur langue); les commis aux vivres, c'étaient des *akaikis-pain-frais.* Ils avaient remarqué la fréquence avec laquelle nous usons des mots *oui*, *ma foi oui* et *dis donc.* Ces mots étaient devenus pour eux le nom générique des Français; nous étions pour eux les Oui-oui, les Dis-donc, comme nous les appelions les Kanaks, du mot *kanaka*, qui signifie homme dans leur langue.

« Nous parcourions les baies dans la plus parfaite sécurité et nous recevions la plus cordiale hospitalité des habitants. Leurs cases, faites de troncs de cocotiers et de feuillage, sont propres et très-habilement construites. Des nattes en garnissent l'intérieur, et nous y partagions souvent leurs repas. Ces repas se composent surtout du fruit de l'arbre à

pain, qui croît dans ces îles en grande abondance, de cocos, de bananes et de poisson. Ils ont des cochons, des chèvres et des poules, mais ils ne les tuent que dans les occasions solennelles. Ces animaux sont ordinairement sous la protection du *tabou*, interdiction sacrée prononcée par leurs prêtres.

« Quand on eut construit des baraques pour loger dans le port les hommes débarqués, on s'occupa de défricher des jardins. On débarqua aussi dans l'île divers animaux utiles pour y multiplier leur race. Les Kanaks regardaient avec admiration les chevaux, les ânes, les vaches qu'ils voyaient pour la première fois. Nous avions à bord de la corvette un bélier qu'on envoya au parc; mais ce n'était pas un bélier comme on en voit tant, un bélier ne sachant que bêler et rien de plus.

« Robin, c'était son nom, avait été embarqué au départ de France par le maître d'hôtel du commandant qui l'avait acheté dans le seul but d'en servir un jour les côtelettes à son maître. Le hasard voulut qu'il restât le dernier de ses camarades, et, quand son tour vint, il se trouva que Robin, par ses talents et son caractère agréable, s'était fait à bord une position assez considérable pour qu'on jugeât à propos de ne pas le livrer au couteau du cuisinier. Robin fut alors adopté par les matelots, dont il charmait l'oisiveté pendant les traversées.

Robin, pour une poignée de tabac, faisait mille cabrioles; quand on lui présentait les mains d'un bout du pont à l'autre, il accourait, frappait un coup de cornes et s'en allait en gambadant. Robin, quoique mouton, n'était pas sans malice : quand un mousse voulait se permettre ce jeu, Robin, au lieu de frapper dans les mains, baissait la tête, frappait traîtreusement dans les jambes et culbutait le mousse, aux éclats de rire des matelots. Il s'était particulièrement attiré les bonnes grâces d'un quartier-maître calfat, qui le lavait, le peignait et fourbissait chaque jour ses cornes et ses sabots. Un Breton s'amatelota avec lui; quand il montait sur le pont pour prendre le quart pendant la nuit, il mettait Robin dans son hamac, et, quand il redescendait pour se coucher, il l'envoyait à sa place sur le pont. Enfin, Robin se fit si bien remarquer par ses bons services et sa bonne tenue, que l'équipage tout d'une voix le nomma quartier-maître. On lui fit des galons de laine rouge qu'on lui mettait aux pattes les jours d'inspection; ces jours-là il ne manquait jamais de défiler devant l'équipage avec l'état-major à la suite du commandant. On jugea que Robin, malgré son attachement pour la corvette, aimerait mieux brouter l'herbe à terre que les morceaux de cigares et les culots de pipe qui faisaient le fond de sa nourriture à bord. On l'embarqua à grand'peine dans un canot, et, pendant

la traversée, il se jeta deux fois à la mer pour revenir à bord. On réussit cependant à l'amener à terre, où un grand nombre de Kanaks, surtout de femmes et d'enfants, assistaient au débarquement de leurs nouveaux compatriotes. Les lapins excitaient surtout un vif intérêt. Robin devait être un des animaux dont la figure était pour eux le moins étrange, puisqu'il y avait déjà dans l'île des troupes



de chèvres. Mais Robin, qui était tout noir, avait des cornes si luisantes, l'œil si vif, que, quand il sauta à terre et se mit à cabrioler, les enfants s'enfuirent. Robin, habitué à poursuivre ceux qui jouaient avec lui, se mit à courir après eux. La frayeur prit alors les femmes, et comme Robin, de plus en plus égayé par ce mouvement, sautait de plus belle, la panique devint générale et l'on vit

toute une population, poussant des cris de terreur, en fuite devant un mouton.

« Nos relations avec les naturels devinrent assez sûres pour que nous puissions non-seulement parcourir sans crainte la baie où se formait notre établissement, mais encore faire des excursions de plusieurs jours dans les autres parties de l'île. La végétation des tropiques se développe aux Marquises dans toute sa richesse : une masse épaisse de verdure emplit les vallées; au-dessus s'élèvent les troncs lisses et les panaches flottants des cocotiers formant « une forêt au-dessus de la forêt. » La nature montagneuse et très-accidentée de ces îles présente à chaque pas les sites les plus pittoresques et les plus sauvages. Mais ces montagnes, ces rochers, laissent bien peu d'espace à la terre cultivable. Dans la saison des pluies, le fond des vallées se change en torrents; des cascades se forment dans les montagnes, et les cases des habitants seraient souvent entraînées, s'ils n'avaient la précaution de les élever sur des massifs formés de quartiers de roche.

« Je restai huit mois à Nouka-Hiva, et, au bout de ce temps, ces hommes et ces femmes, qui nous avaient paru d'abord si laids, n'avaient plus rien de repoussant pour nous. La *popoï*, espèce de bouillie fermentée qu'ils font avec le fruit de l'arbre à pain, était devenue un régal pour plusieurs

Nouka-Hiva.




Biblioteca Nazionale
NAPOLI

d'entre nous. Enfin quelques-uns ne craignirent pas de confier une partie de leur corps aux artistes tatoueurs qui parcourent les baies et qui les ornèrent des fantasques arabesques créées par leur imagination. Si nous étions restés plus longtemps, je ne réponds pas qu'ils ne fussent revenus en France avec un beau requin bleu tatoué au travers du visage. Ainsi l'habitude et la lente influence de ce qui nous entoure nous font adopter ce qui nous paraissait d'abord absurde. Combien de gens se tatouent la cervelle et finissent par se soumettre, pour faire comme tout le monde, à ce qui les révoltait d'abord!

« Quand le brick quitta les Marquises pour aller prendre la station des côtes d'Amérique, des mutations importantes eurent lieu dans l'état-major. Notre commandant fut débarqué pour être mis à la tête de l'un des établissements que nous venions de fonder; il remplaçait un officier supérieur dont la santé se trouvait gravement altérée et à qui l'on pensait qu'un changement de climat était nécessaire : ce fut cet officier qui prit le commandement du brick.

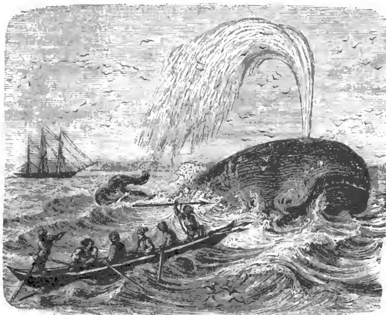
« Jules débarqua avec le commandant, et Legadic demanda et obtint aussi d'être choisi avec quelques hommes de l'équipage pour armer les embarcations laissées à terre et destinées au service particulier de l'établissement. L'absence de

cabaret dans le pays rendait cet arrangement sans danger pour le brave Breton. Quand je quittai Jules, j'étais loin de penser que je l'embrassais pour la dernière fois.

« Lorsque, après l'appareillage, le commissaire fit l'appel général, comme c'est l'usage quand on prend le large, on s'aperçut que le frère de la côte avait disparu. Cette nouvelle désertion n'étonna personne, et l'on pensa qu'il avait passé à bord d'un des baleiniers américains qui se trouvaient au mouillage que nous quittions.

« Nous étions partis de la baie de Nouka-Hiva en même temps qu'un de ces bâtiments. Après avoir passé quelque temps à la mer, souvent plusieurs mois, ils relâchent dans ces îles afin d'y prendre l'eau et le bois dont ils ont besoin pour faire fondre le lard des baleines. Ce sont de grands trois-mâts; leurs équipages se composent de quarante hommes; ils ont six ou sept embarcations d'une forme particulière, appelées baleinières. Les fonds de ces baleinières sont très-plats; l'avant et l'arrière sont parfaitement semblables et permettent à ces bateaux de marcher indifféremment d'un côté ou de l'autre. Ils sont armés de quatre rameurs, d'un ou deux harponneurs, et d'un patron qui gouverne avec un long aviron appellé *aviron de queue.* Le harpon est un instrument destiné à pénétrer dans le corps de la baleine et à y demeurer fixé au moyen de

son fer barbelé. Sur le manche est attachée une ligne qu'on file quand l'animal s'enfuit en emportant le harpon. Chaque baleinière en porte sept pièces de cent vingt brasses chacune, ainsi que des lances pour tuer les baleines lorsqu'elles reviennent épuisées sur l'eau.



« Le calme nous prit à quelque distance des îles, en compagnie de notre baleinier. S'il retarda notre voyage, cette contrariété fut compensée par le spectacle de la pêche d'une baleine, auquel nous pûmes assister. La mer était sillonnée en tous sens par

des troupeaux de marsouins, par des bonites et d'autres habitants de la mer, qui se jouaient à sa surface; on aperçut les deux jets d'eau qu'une baleine lançait par les évents. L'homme qui est toujours en vigie dans la grande hune des baleiniers l'ayant signalée, plusieurs pirogues furent aussitôt amenées. L'une d'elles nagea immédiatement vers la baleine. La vitesse de ces masses énormes n'est pas très-grande lorsqu'elles ne sont pas excitées, et la pirogue l'atteignit bientôt. Le harponneur lança son harpon. L'animal, se sentant blessé, se livra à des mouvements frénétiques et lança l'eau par ses évents avec un grand bruit; il frappait les flots de son énorme queue, dont un seul coup eût snffi pour mettre la pirogue en mille pièces, si elle ne se fût éloignée en nageant à culer immédiatement. Ne pouvant se débarrasser du harpon, la baleine plongea et fuit avec une rapidité étonnante, à mesure qu'elle s'éloignait ou filait de la ligne. Bien que la ligne se déroulât et glissât avec la plus grande facilité, l'effort de la traction était si grand que le bord de la pirogue était à fleur d'eau. Un homme, une hache à la main, se tenait prêt à couper la ligne, car le moindre temps d'arrêt eût suffi pour faire disparaître pêcheurs et embarcation; un autre jetait continuellement de l'eau pour empêcher le bois sur lequel elle filait de prendre feu par la rapidité du frottement. La baleine resta environ un

quart d'heure sous l'eau et entraîna l'embarcation fort loin de l'endroit où elle avait été piquée. Elle reparut plus furieuse encore; une autre baleinière réussit cependant, avec de grandes précautions, à l'approcher et à lui enfoncer un second harpon. Elle plongea de nouveau et, au bout de quelques minutes, reparut épuisée. Toutes les baleinières l'attaquèrent alors avec les lances. Des flots de sang s'échappèrent de ses blessures, teignirent la mer et achevèrent de l'épuiser. A l'approche de sa fin, elle fit cependant des efforts désespérés; sa queue battait l'eau avec un bruit semblable à des coups de canon. Enfin elle se coucha sur le ventre, battant la mer à coups précipités avec ses nageoires, et expira. Les pêcheurs la remorquèrent alors en triomphe jusqu'au baleinier et l'amarrèrent solidement à l'un de ses flancs. Les trancheurs descendirent sur la baleine, vêtus de cuir et chaussés de bottes garnies de crampons de fer, pour se pouvoir tenir sur sa peau, qui est aussi lisse et aussi glissante que celle d'une anguille. Ils étaient armés d'espèces de faux d'acier dont la lame a deux pieds de long et le manche six pieds. Ils commencèrent à la découper par la tête et levèrent la première pièce dans toute la longueur du corps; ils coupèrent ensuite les autres tranches parallèlement, d'un pied et demi de large, toujours de la tête à la queue. Un fort palan au bout d'une vergue servait à hisser

ces tranches à bord; là on les coupait en morceaux plus petits et on les jetait dans la chaudière, où ils se fondaient en huile dont on emplissait les barriques; une fois le dépècement achevé, on poussa au large la carcasse, et on l'abandonna aux oiseaux de mer et aux requins.

« La brise revint, et le brick fit route pour Taïti. Cette île, que la beauté de son climat et la douceur de ses habitants ont fait surnommer à juste titre la nouvelle Cythère, est beaucoup plus grande et plus riche que Nouka-Hiva; elle offre plusieurs mouillages vastes et sûrs. Ils étaient à cette époque très-fréquentés par les baleiniers, qui venaient s'y reposer de leurs longues croisières. Les missionnaires anglais s'y étaient établis depuis plusieurs années, les habitants étaient convertis au christianisme, l'instruction était assez répandue, beaucoup d'indigènes savaient lire et écrire, une belle route avait été pratiquée autour de l'île. Malheureusement, des démêlés s'engagèrent peu de temps après notre passage entre la reine Pomaré et les Français, et ensanglantèrent ce beau pays pendant plusieurs années. Nous ne restâmes que peu de jours à Taïti et nous en emportâmes une grande quantité d'oranges et de citrons que nos matelots cueillirent dans les bois d'orangers et de citronniers qui bordent l'aiguade. Le brick fit route vers le sud jusqu'à ce qu'il atteignît la région des vents d'ouest, qui le poussè-

rent, non sans nous forcer souvent à prendre des ris, vers la côte d'Amérique.

« La traversée ne présenta pas d'autre incident que la rencontre d'un baleinier français que nous visitâmes. Je fus envoyé à bord pour lui demander où il en était de sa pêche. Le capitaine me dit qu'il était dans l'océan Pacifique depuis deux ans, que la pêche avait été assez abondante et qu'il espérait compléter bientôt son chargement et faire voile pour la France. Je lui demandai s'il ne lui était arrivé aucun accident; il me répondit qu'il n'avait pas eu d'autre malheur à regretter que la perte du médecin, qui s'était noyé dans son coffre à médicaments. Un événement si extraordinaire demandait quelques explications. « Notre médecin, me dit le « capitaine, est tombé à l'eau; il a coulé immédia-« tement, et, bien que j'aie mis avec toute la promp-« titude possible une embarcation à la mer, elle « n'a pu rapporter que la bouée de sauvetage qu'on « lui avait jetée tout de suite. C'était un excellent « homme, et que je croyais très-savant, mais il « n'était pas varié dans ses remèdes. Si un matelot « avait mal à la tête, il lui ordonnait un verre d'eau « de mer; s'il avait la colique, un verre d'eau de « mer; il ne variait que dans la quantité : c'est « pourquoi je vous ai dit qu'il s'était noyé dans son « coffre à médicaments. » Après m'être assuré de l'exactitude de ce récit, je quittai le facétieux capi-

taine et je rejoignis le brick, qui arriva peu après à Valparaiso. Il fut dès lors affecté à la station de la côte d'Amérique. La campagne fut longue, et il s'en fallut peu qu'elle ne se terminât malheureusement sur un banc de sable, à l'entrée de la baie du Callao.

« Une longue pointe partant des forts du Callao s'étend à l'ouest vers une île appelée San-Lorenzo. Il existe entre cette île et la pointe un passage praticable, mais embarrassé de plusieurs bancs. Le brick, après avoir reconnu la terre de grand matin, était engagé dans l'endroit le plus étroit de ce canal, quand il fut enveloppé tout à coup par une brume si épaisse qu'on voyait à peine d'une extrémité du navire à l'autre. Redoutant les courants qui règnent toujours dans les canaux étroits, le commandant se prépara à mouiller; mais les quelques minutes qui s'écoulèrent avant qu'on eût le temps de carguer les voiles, d'ouvrir les stoppers, de parer la chaîne, l'orin et la bouée de l'ancre, suffirent pour que le brick fût jeté hors du chenal; une violente secousse ébranla le navire, qui s'arrêta court; nous étions échoués. Heureusement, la mâture résista. La marée baissait, et il fallait prendre immédiatement des mesures pour que le bâtiment, n'étant plus soutenu par l'eau, ne tombât pas d'un côté ou de l'autre à la marée basse.

« Au moyen de caliornes fixées aux basses vergues, on mit les mâts et les vergues de rechange à

la mer, debout de chaque côté du brick. D'autres caliournes furent amarrées d'un côté à la tête de ces mâts, de l'autre à bord du brick; des cordes allant d'un sabord à l'autre les bridèrent fortement contre la muraille, de manière qu'ils soutenaient le brick comme des béquilles placées de chaque côté et le maintenaient droit.

« La brume se dissipa pendant qu'on faisait le béquillage, et nous reconnûmes alors notre position. Le brick était échoué à peu de distance de la pointe de sable où la mer brisait parmi les ruines de l'ancienne ville du Callao, engloutie jadis dans un tremblement de terre.

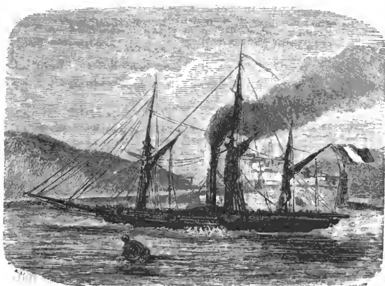
« On nous aperçut de la rade, et deux frégates, l'une anglaise et l'autre américaine, qui s'y trouvaient au mouillage, s'empressèrent de nous envoyer des secours. Nous débarquâmes aussi nos canots. On commença, pour soulager le brick, par laisser couler toute l'eau de nos caisses dans la cale, que les pompes vidèrent ensuite; nous embarquâmes quatre de nos caronades dans la chaloupe de la frégate anglaise; celle de la frégate américaine transporta nos chaînes à terre. Notre chaloupe porta ensuite une de nos ancres dans la direction du chenal; on roidit le câble et on se tint prêt à haler le brick dès qu'il serait à flot.

« Soulagé d'un poids considérable, il ne tarda pas, en effet, à flotter quand la mer commença à

monter. On largua aussitôt les amarrages des mâts qui servaient de béquilles; on rembarqua nos chaînes et nos caronades en même temps qu'on halait le câble de l'ancre élongée au large : dès qu'elle fut levée, le brick remit sous voiles et gagna le mouillage, où le suivirent les embarcations. Le soir il n'était plus question de notre accident.

« Nous visitâmes successivement plusieurs ports du Chili et du Pérou. Les nouvelles qui nous arrivèrent de notre nouvelle colonie furent aussi tristes qu'imprévues. A la bonne intelligence qui régnait entre nous et les naturels succédèrent des querelles qui devinrent bientôt sanglantes. On se battit aux Marquises, on se battit à Taïti; les cultures furent ravagées et les bestiaux détruits pendant ces luttes où Jules et le commandant trouvèrent la mort.

« Après un des combats meurtriers que nos matelots et nos soldats eurent à soutenir contre les naturels, on retrouva les corps du commandant, de Jules et de Legadic, percés de balles, au milieu des cadavres d'une douzaine de kanaks qu'ils avaient abattus avant de succomber. Parmi ces cadavres se trouva celui d'un Européen que de nombreux tatouages n'avaient pu rendre entièrement méconnaissable. C'était le frère de la côte. Il n'avait pas oublié le jugement de Valparaiso, et il était mort en se vengeant. »



Arrivée à Toulon.

CHAPITRE XIII.

LA VAPEUR.

La machine à vapeur. — Application à la marine. — Fulton. — Hélice. — Henri Kermeur commande un paquebot. — Il transforme *la Rose* en bateau à hélice. — Fin du récit du capitaine Henri.

« Le brick revint enfin à Toulon; nous y mouillâmes le soir, et vous imagineriez difficilement l'émotion que produisit en moi le son de la retraite que les tambours battaient dans la ville et que je n'avais pas entendue depuis si longtemps.

« Quand on mouille dans un port français après une campagne de trois ans et une traversée de trois mois, vous comprenez qu'on doit être pressé de descendre à terre, d'apprendre les nouvelles, de chercher les amis et de leur serrer la main. C'est pourtant une satisfaction qu'on nous fit attendre longtemps à notre arrivée à Toulon. Bien que le brick n'eût point de malades, la commission de la santé, ayant entendu parler vaguement de la fièvre jaune qui régnait à Guyaquil, nous imposa une mortelle quarantaine d'observation de dix jours. Le brick hissa le pavillon jaune à son mât de misaine; on mit à bord des gardes-santé chargés d'empêcher toute communication avec l'extérieur. Malgré les promenades qu'il nous était permis de faire dans les terrains compris dans le Lazaret; malgré les vivres frais qu'on nous fournissait avec abondance et dont nous avions grand besoin, j'espère bien que ces dix jours me seront comptés en déduction de mon purgatoire. Ils finirent pourtant, et nous eûmes la libre pratique. Après le désarmement du brick, je fus congédié et je me préparai à mon examen de capitaine au long cours, que je subis avec succès. Mes idées se tournèrent alors vers la navigation à vapeur, qui avait fait de grands progrès depuis quelques années. Grâce aux relations commerciales que j'avais conservées par l'intermédiaire de Morvan et comme

propriétaire de *la Rose* qu'il commandait toujours, des armateurs de Marseille me firent obtenir le commandement d'un bateau à vapeur employé par une grande compagnie de ce port au service du Levant.

« Que pourrais-je vous dire d'intéressant sur la navigation d'un paquebot? Vous avez pu voir que la régularité du service a fait disparaître tout l'imprévu, toutes les péripéties d'un voyage sur mer. L'encombrement du pont par les colis et les bagages, l'embarquement et le départ tumultueux des passagers à chaque point de relâche, leurs conversations de table d'hôte jusqu'à ce que le mal de mer les réduise au silence, reproduisent incessamment les mêmes scènes. C'est, sur un autre théâtre, le même spectacle banal dont on est témoin quand on voyage en diligence ou sur un chemin de fer, et ce n'est pas sans raison que Morvan se plaint de nous voir réduits au rôle de conducteurs. Mais j'ai cherché, dans l'étude de la navigation à vapeur et des perfectionnements qu'elle peut recevoir, l'intérêt qui manque à ce service monotone. Quelque étonnants progrès que cette science nouvelle ait faits depuis un demi-siècle, elle est loin d'être arrivée à sa perfection.

« Lorsque Papin eut inventé la machine à vapeur, les recherches se dirigèrent vers les moyens d'appliquer cette force nouvelle à la navigation, et lui-même proposa de l'employer à faire marcher

les navires au moyen de palettes et de roues. En 1780, M. de Jouffroi construisit un bateau mû par une machine qui faisait agir deux sortes de volets s'ouvrant et se fermant. Plus tard, il employa les roues à aubes dont il fit l'essai sur un bateau qui navigua sur la Saône, mais sans atteindre une vitesse suffisante. En 1785, un bateau double avec une roue au milieu fut construit en Angleterre et fit un voyage en Suède. Mais ce fut dans la république des États-Unis que la navigation à vapeur fut tentée sur une grande échelle. Après divers essais infructueux de Fitch, de Rumsay, de John Stevens, de Livingston, ce dernier, étant ambassadeur à Paris, rencontra Fulton, qui s'était aussi occupé de semblables recherches. Fulton était peintre, et il était venu à Paris pour y étudier les chefs-d'œuvre de son art. Ayant vu au Conservatoire des arts et métiers quelques modèles de bateaux à vapeur, il abandonna la peinture et se livra tout entier à la solution du problème où ces essais avaient échoué. Encouragé et aidé par son compatriote Livingston, il construisit un navire à roues qui, en 1803, remonta la Seine de Bercy à Charenton. Fulton offrit son invention à Bonaparte, alors premier consul. Celui-ci ne sut pas apprécier la proposition qui lui était faite, et adopta les conclusions d'une commission de savants et d'ingénieurs qui furent d'avis de rejeter le projet.

« Fulton partit pour l'Amérique, où il trouva de meilleurs juges, et, en 1807, un bateau dont la machine avait été exécutée à Soho, établissement de Boulton et Watt, commença un service régulier entre New-York et Albany.

« La puissance des machines marines fut longtemps très-faible. Jusqu'en 1825, elles ne dépassa pas 60 ou 80 chevaux; à cette époque, on en construisit de 130 chevaux, et en 1826, le navire anglais *l'Entreprise* se rendit dans l'Inde avec une machine de 120 chevaux. La navigation à vapeur resta stationnaire pendant plusieurs années, et ce ne fut qu'en 1838 que le *Great-Western*, presque aussi long qu'un grand vaisseau de guerre, traversa l'Atlantique pour la première fois. Des perfectionnements de divers genres parvinrent à diminuer successivement le poids et le volume des chaudières et des machines, et aussi la quantité de force perdue.

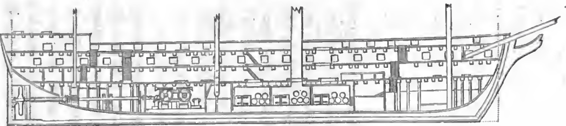
Malgré tous ces perfectionnements et les résultats considérables obtenus, les inconvénients des navires à roues, qui sont encore nombreux, l'incompatibilité entre ce mode d'action et l'emploi du moteur économique par excellence, le vent, la nécessité pour les navires de guerre de mettre la machine à l'abri des boulets, ont fait rechercher, dans l'emploi de l'hélice, le moyen de combiner les avantages de la voile avec ceux de la vapeur.

« L'emploi de l'hélice doit, tout en conservant les

avantages précieux de la vapeur, prendre au grand hunier le rôle important qu'on ne peut lui ôter sans laisser se perdre les forces que la nature met gratuitement à notre service. Les navires à hélice doivent se rapprocher des navires à voiles. La forme des navires à roues serait trop plate, parce que la position du moteur exige qu'ils enfoncent dans l'eau. Leurs façons peuvent être fines, puisque la chaudière seule exige de la largeur. Ils sont par conséquent mieux disposés pour marcher à la voile et ont plus de stabilité que les navires à roues, parce que leur machine et leur hélice sont placées très-bas. Ils peuvent faire usage de leurs voiles à chaque instant, puisqu'il suffit de débrayer l'arbre de l'hélice et d'éteindre les feux pour transformer le bâtiment en navire à voiles, et ils remettent sous vapeur avec la même facilité. La position de l'hélice et de la machine change aussi beaucoup moins les aménagements intérieurs, et on pourra les adapter à un vaisseau de guerre sans déranger la disposition de ses batteries ni diminuer sa puissance militaire. L'emploi de l'hélice est donc, sous tous les rapports, plus marin et plus militaire que celui des roues; il n'expose pas à d'aussi fréquentes avaries et n'exige pas cette solidité exagérée qui augmente tant le poids des machines, et qu'il faut cependant leur donner pour résister aux chocs de la mer sur les aubes.

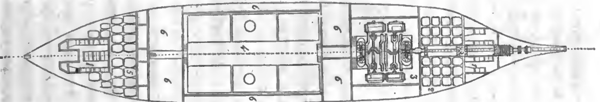
EMMÉNAGEMENTS D'UNE FRÉGATE A HÉLICE.

Coupe par l'axe du navire.



EMMÉNAGEMENTS D'UNE FRÉGATE A HÉLICE.

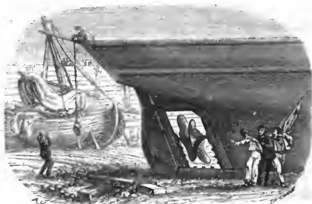
Plan de la cale.



1. Soute aux poudres. — 2. Cale à eau. — 3. Machines. — 4. Chaudières. — 5. Cale à vin. — 6. Soutes à charbon. — 7. Hélice.



« Préoccupé de toutes ces questions, je proposai à la compagnie qui m'emploie, de faire l'essai d'une hélice sur *la Rose*, que Morvan avait amenée à Marseille, et mon projet a été mis à exécution. L'adoption de l'hélice entraîne naturellement plusieurs modifications dans la construction de l'arrière. L'une des plus importantes est la séparation



L'hélice.

de l'étambot du reste du navire dans toute sa partie inférieure ; il n'a que son pied lié avec la quille, et forme un côté du rectangle où tourne l'hélice. Un second étambot est dès lors nécessaire pour la solidité de la construction : on le nomme contre-étambot ; un long manchon où passe l'arbre le traverse, et il prend de très-grandes dimensions dans les navires en bois ; il doit, en effet,

conserver de chaque côté assez de bois pour être solide, tout en laissant un passage à l'arbre de l'hélice.

« *La Rose* fut mise au bassin, on scia tout son arrière; au moyen d'apparaux, on le recula et on le maintint dans la position qu'il devait occuper après l'établissement des deux étambots et du cadre destiné à placer l'hélice. Après l'installation de l'arbre et de l'hélice, il fut raccordé et relié avec le reste du bâtiment.

« Les aménagements intérieurs de *la Rose* furent modifiés de manière qu'elle pût recevoir la machine à vapeur qu'elle porte aujourd'hui. Quel que soit le résultat de notre essai, je ne doute pas que les difficultés qui restent encore à résoudre pour la combinaison de l'emploi de la vapeur avec l'usage ordinaire des voiles ne soient bientôt surmontées; elles consistent principalement dans la trop grande longueur de l'arbre qui, ayant à traverser tout l'arrière du bâtiment, peut se fausser facilement, dans la difficulté de démonter et de remonter l'hélice qui, formant un obstacle au courant d'eau venant de l'avant, annule l'action du gouvernail lorsqu'on marche à la voile. »

Ici se termina le récit du capitaine Henri; on sait combien l'emploi de l'hélice à bord des navires a justifié ses prévisions. On en a adapté à d'anciens vaisseaux; des bâtiments neufs des plus grandes

dimensions ont été construits pour être munis de ce puissant auxiliaire qui double l'importance des navires comme machines de guerre, en soumettant entièrement à la volonté qui les dirige leur mobilité, dépendante autrefois en grande partie de la force et de la direction du vent.





L'incendie.

CHAPITRE XIV.

UN INCENDIE A LA MER.

Continuation de la traversée de *la Rose*. — L'île d'Elbe. — Coup de vent. — Avaries dans la chaudière. — Incendie à bord. — Construction d'un radeau. — Perte de *la Rose*. — Sauvetage de l'équipage par un bateau-hôpital. — Débarquement à Toulon.

Pendant le récit du capitaine Henri, le vent s'était apaisé, et *la Rose* remontait au nord en longeant la côte de la Sardaigne. C'est un des plus

charmants spectacles dont puissent jouir les admirateurs de la nature, que le panorama qui se déploie aux yeux des passagers d'un navire, quand il défile par un beau temps devant cette île. Les hautes montagnes de l'intérieur découpent leurs sommets couverts de neige sur le bleu du ciel; de vastes forêts couvrent leurs flancs qui s'abaissent en gradins jusqu'à la côte; le rivage présente successivement des rochers énormes dont la figure bizarre sert de points de repère aux marins; des ravins où des cascades brillent au soleil comme de minces filets d'argent; des plaines où les rivières qui descendent des montagnes s'étendent en marécages et nourrissent une verdure plantureuse; de petites anses de sable où s'abritent quelques bateaux de pêche. De loin en loin, on aperçoit les maisons blanches de quelque villa perchée dans la montagne, ou sur des rochers de la côte si abrupts qu'on n'y peut monter que par un escalier. Sur les promontoires les plus avancés s'élèvent encore les débris des tours de garde d'où l'on observait au loin l'approche des pirates barbaresques, dans les temps encore peu éloignés de nous où ils répandaient la terreur sur les côtes de la Méditerranée. Les marins qui fréquentent ces parages sont en général indifférents à toutes ces beautés, soit que l'habitude ait amorti leurs sensations, soit qu'ils aient naturellement peu d'aptitude à recevoir des impressions de

ce genre. Pour moi, bercé par des rêveries changeantes comme les scènes qui se déroulaient sous mes yeux, appuyé sur la lisse de la goëlette, je passai à contempler ce tableau les heures les plus délicieuses dont mes voyages m'aient laissé le souvenir.

Après avoir molli peu à peu, la brise avait cessé complétement. Quand la corvette arriva par le travers des bouches de Bonifacio, un calme parfait régnait sur la mer; les dernières ondulations de la houle soulevée par le mistral, pénétrant par le détroit, venaient encore bercer la goëlette; nous approchions du terme de notre voyage; tout motif de craindre de nouvelles traverses semblait avoir disparu.

Je m'approchai de Morvan, dont la figure soucieuse montrait qu'il résistait encore au sentiment de sécurité que tout le monde partageait à bord de *la Rose*.

« Eh bien! lui dis-je, commencez-vous à croire que vos pressentiments étaient mal fondés? Après une nuit magnifique comme celle qui commence, nous atteindrons les côtes de Provence, et nous pourrons nous moquer du mistral.

— Du mistral, oui, mais non pas du vent de nord-est, » répondit-il en me montrant semés sur le ciel ces panaches blancs que les marins appellent *queues de vache*, et qu'ils regardent comme un signe de vent.

Je laissai l'incorrigible Morvan à ses sombres prévisions, voyant qu'il n'y renoncerait pas jusqu'à ce que *la Rose* fût amarrée dans le port de Marseille.

Cependant le calme ne fut pas de longue durée. Après le coucher du soleil, une légère brise s'éleva du nord-est. Le ciel resta pur et les étoiles brillaient d'un vif éclat; mais le vent augmenta avec rapidité; en moins de deux heures, il avait acquis une violence telle que je fus forcé de reconnaître, non sans quelque dépit, la justesse des prévisions de Morvan. *La Rose* n'avançait qu'avec peine; on fut obligé de dépasser encore ses mâts supérieurs pour la mettre en état de résister au coup de vent, car c'en était un véritable qui se déclarait. Avant minuit, il avait acquis toute sa violence. La goëlette était alors parvenue à la hauteur de Bastia. La côte de Corse, au sud de ce port, ne présente pas de refuge avant Porto-Vecchio, et il eût été dangereux d'aller par un temps aussi mauvais chercher l'entrée de cette rade pleine de roches. Fuir vent arrière pour aller passer les bouches de Bonifacio, c'était perdre tout ce que nous avions gagné en remontant presque toute la longueur de la Corse, et le capitaine ne voulait employer cette dernière ressource que si nous étions réduits à l'impossibilité absolue de résister. L'île d'Elbe, située entre la Corse et la côte de Toscane, devait présenter une

mer plus calme à l'abri de ses hautes montagnes; le capitaine voulut y aller attendre que le vent moins violent nous permît de doubler le cap Corse. La machine fatiguait beaucoup, et ce fut à grand'-peine que *la Rose* parvint à gagner le sud de l'île d'Elbe, où elle se trouva en effet moins exposée à la tempête qu'elle ne l'était dans le canal. Elle avait cependant besoin de déployer toute la force de sa machine pour se maintenir dans cette position, que rendait encore plus critique l'existence de deux écueils dans le sud de l'île d'Elbe : l'île Pianosa, très-basse comme l'indique son nom, et très-difficile à apercevoir la nuit, et un groupe de rochers à fleur d'eau situé entre Pianosa et l'île d'Elbe. Plusieurs fois, quand nous nous rapprochions de l'île, la violence du vent nous parut diminuée et le capitaine tenta de reprendre sa route; mais, dès que la goëlette dépassait la pointe extrême de l'île et qu'elle n'était plus abritée, nous retrouvions le vent et la mer dans toute leur fureur, nous étions rapidement emportés et obligés de regagner au plus vite l'espace que les montagnes de l'île protégeaient contre la tempête. Pendant tout le reste de la nuit, il fallut chauffer à outrance pour soutenir la lutte. Les feux furent tellement poussés que les grilles des fourneaux se fondirent dans plusieurs endroits. Les portes chauffées à blanc répandaient dans la machine une chaleur que les chauffeurs avaient

peine à supporter. Comme il arrive souvent, la brise commença à diminuer vers le matin, et au lever du soleil elle était considérablement affaiblie. A la distance où nous étions de la côte d'Italie, la lame ne venait pas de loin; elle était courte, et la mer fut bientôt apaisée.

Au jour, *la Rose* reprit sa route vers le cap Corse; bien que la résistance que la machine avait alors à vaincre fût loin d'être au-dessus de ses forces; on en visita toutes les pièces et elles furent trouvées en bon état. L'arbre et ses coussinets ne présentaient aucune avarie; on ne pouvait donc chercher que dans les chaudières et les fourneaux la cause de l'irrégularité de la marche. Il eût fallu éteindre les feux pour les examiner, et nous avions encore besoin de leur secours jusqu'à ce que nous eussions doublé le cap Corse. Le capitaine fit rétablir la mâture de la goëlette pendant le temps qu'elle mit à atteindre ce point. Le vent de nord-est, qui nous avait été contraire jusque-là, nous devenait favorable pour nous diriger à l'ouest. Vers les côtes de Provence, le capitaine fit larguer et établir les voiles, et, quand *la Rose* eut laissé à bord la Giraglia, grosse roche qui s'élève à peu de distance dans le nord du cap Corse, il donna l'ordre d'éteindre les feux; on débraya l'hélice, et la goëlette fit route à la voile. On avait eu beaucoup de peine à maintenir la vapeur, dans la chaudière, à une

tension suffisante pour faire avancer le navire. En vain les chauffeurs activaient les feux, les grilles rougissaient, mais la pression n'augmentait pas. Les chauffeurs, après avoir vidé la chaudière, montèrent sur le pont, épuisés par le travail de la nuit, en attendant que l'appareil fût assez refroidi pour qu'on pût le visiter. La goëlette filait alors sous toutes voiles par une jolie brise qui la poussait rapidement vers l'ouest. On apercevait au loin, vers le fond du golfe de Gênes, les sommets couverts de neige des Alpes maritimes. Les montagnes de la Corse se montraient à notre gauche, s'enfonçant vers le sud, où elles se perdaient dans les vapeurs de l'horizon. Tout annonçait que nous touchions enfin au terme de notre navigation, déjà plus contrariée que ne le comportait la longueur du voyage. Morvan, après avoir fait établir, avec tout le soin qu'il apportait à son service, la voilure de *la Rose*, s'était arrêté sur le pont, près du trou d'homme de la soute à charbon ; il regardait parfois par le panneau de la machine, et de temps en temps posait avec inquiétude sa main sur les bordages du pont.

Je m'approchai de lui. « La dernière bourrasque que nous venons de surmonter, lui dis-je, doit avoir dissipé les doutes que vous aviez encore hier sur l'issue de notre voyage. *La Rose* a résisté au vent du nord-est comme au mistral, et, quand le diable en personne serait acharné à notre perte, si c'est

lui qui soufflait la nuit dernière, il nous laissera le temps de gagner Marseille avant d'avoir repris haleine.

— J'ai grand'peur, répondit Morvan, qu'il ne reprenne haleine en soufflant le feu.... Voilà deux heures que les feux sont éteints, dit-il aux mécaniciens, et il me semble que la chaleur qui monte de votre panneau augmente au lieu de diminuer. Il me paraît aussi que le brai des coutures du pont se ramollit, et, quoique le ciel soit sans nuages, ce n'est pas dans cette saison que le soleil est assez chaud pour le fondre. »

Dès que la chaudière fut refroidie, les mécaniciens recherchèrent la cause qui avait empêché la machine de fonctionner dans la matinée; ils l'eurent bientôt découverte. On avait poussé les feux avec tant d'activité pendant la nuit que la tôle qui formait les conduits de flamme avait été ramollie et presque fondue en plusieurs endroits; par suite, ces conduits avaient été déformés et presque fermés dans les coudes. Le tirage avait été considérablement gêné, et, malgré les efforts des chauffeurs, la vapeur ne pouvait plus acquérir la tension suffisante. Sur les observations de Morvan, les mécaniciens examinèrent de nouveau les différentes parties de la machine. La chaudière et les fourneaux venaient d'être visités. On n'avait donc rien à chercher de ce côté. Enfin, en portant la main sur les cloi-

sons en tôle des soutes à charbon, on les trouva brûlantes.

Le capitaine fut averti, et, après un examen attentif, il resta convaincu que le feu s'était déclaré dans les soutes. Je me rappelai alors le mouvement d'inquiétude qu'il avait montré en apprenant, à son arrivée à bord de la goëlette, qu'on avait embarqué le charbon mouillé.

Souvent, dans les campagnes, lorsqu'on entasse dans les greniers des quantités de fourrage mal séché, l'humidité développe la fermentation, et la chaleur qu'elle produit est assez grande pour enflammer les herbes et allumer des incendies qui dévorent les récoltes et les bâtiments qui les contiennent. De semblables effets se produisent quelquefois à bord des navires chargés de substances végétales, telles que le coton et le charbon de terre. Les dépôts de houille sont, comme on sait, formés d'immenses quantités de débris végétaux ensevelis dans le sein de la terre par les révolutions que le globe a subies.

Le danger était grave, les moyens d'y remédier peu commodes et leur efficacité douteuse. La première idée qui vint à tout le monde fut d'ouvrir les trous d'homme et d'emplir d'eau les soutes; mais un moment de réflexion détourna le capitaine d'employer ce moyen. On avait brûlé, depuis notre départ de Tunis, environ le tiers de la quantité de

charbon que contenaient les soutes. Les ouvertures pratiquées à la partie inférieure des cloisons, au niveau du palier de la machine, et par où les chauffeurs prenaient le charbon, ne se trouvaient pas au milieu de la longueur des soutes, mais à leur partie arrière; de sorte que, malgré le vide déjà formé de ce côté vers l'arrière de la soute, la partie avant était encore pleine du haut en bas. L'eau qu'on y aurait jeté n'eût pénétré que lentement; le charbon, au lieu d'être complétement noyé, eût été humecté peu à peu; ce qui, joint à l'action de l'air auquel on aurait laissé accès par l'ouverture des soutes, n'eût fait qu'activer la combustion au lieu de l'arrêter. Vider les soutes, c'eût été un travail de plusieurs jours, car on ne pouvait y faire descendre personne. Enfin, après avoir examiné notre position sous toutes les faces, le capitaine arriva à la triste conclusion que nous n'avions d'autre ressource que de boucher hermétiquement toutes les ouvertures par où l'air pouvait s'introduire dans les soutes, afin de ralentir le plus possible les progrès de l'incendie qui couvait sous nos pieds, de faire le plus de toile que nous pourrions et d'atteindre un port avant que le feu eût dévoré la goëlette.

Le choix du point sur lequel nous devions nous diriger n'était pas non plus indifférent. Nous pouvions atteindre le point le plus proche des côtes de Provence, ou retourner sur nos pas vers la Corse,

dont nous n'étions pas encore très-éloignés. Mais pour atteindre le port le plus voisin du continent, aussi bien que pour retourner vers la Corse, il eût fallu serrer le vent. La brise, que nous eussions reçue avec plus de force, ne pouvait que favoriser l'incendie; les mouvements de la manœuvre, les secousses plus vives ne pouvaient que précipiter la catastrophe. Le capitaine se décida donc à gouverner sur Toulon. La distance à parcourir était plus grande; mais, si le temps restait beau et le vent dans la même direction, nous y arrivions presque vent arrière et sans avoir besoin de toucher la voilure. Dès que notre position avait été bien connue, Morvan avait quitté son air sombre. Il était accessible aux craintes vagues et aux appréhensions mystérieuses; mais le danger envisagé face à face lui rendait toute son énergie. Cependant, comme il n'était pas surexcité par la lutte (comment, en effet, lutter contre l'ennemi caché qui nous dévorait?) ses manières n'avaient pas cette animation joyeuse qu'il avait montrée au fort de la bourrasque en sortant de Tunis. Avec autant de sang-froid que s'il n'eût pas marché sur un pont miné qui pouvait à chaque instant s'affaisser sous ses pas et l'engloutir dans un brasier ardent, il s'occupait de faire exécuter les ordres du capitaine. On visita toutes les ouvertures des soutes par où l'air pouvait pénétrer; elles furent bouchées avec des toiles et des

couvertures mouillées; on couvrit aussi de voiles mouillées le pont dans toute l'étendue des soutes. Une partie de l'équipage fut employée à jeter de l'eau sur les cloisons des soutes qui commençaient à rougir en certains endroits, et sur le pont; c'était tout ce que nous pouvions faire contre l'incendie. Le capitaine s'occupa en même temps de préparer les moyens d'arracher les personnes qui se trouvaient à bord à la destruction complète qui menaçait *la Rose*, si la flamme venait à percer le pont avant son arrivée au port. Il fit monter sur le pont des vivres pour plusieurs jours, et on prépara ceux qui devaient être embarqués dans les canots, dans le cas où on serait forcé d'abandonner le navire. Il désigna à chaque homme le poste qu'il aurait à prendre dans les embarcations, qui furent préparées pour être mises à la mer instantanément. Les effets de l'équipage furent aussi montés sur le pont, afin que, si on en avait le temps et les moyens, on pût sauver ce *coffre*, qui porte toute la fortune du matelot. Pendant toute la journée, *la Rose* courut à l'ouest. Le capitaine avait fait mettre le pavillon en berne en signe de détresse. Plusieurs petits bâtiments passèrent en vue; mais peut-être n'aperçurent-ils pas le signal; peut-être, en voyant la goëlette filant sous toutes voiles, filant par le plus beau temps du monde, sans aucun signe extérieur du danger qui la menaçait, pensèrent-ils que notre pavillon était

en berne à cause de la mort de quelqu'un de notre équipage : quoi qu'il en soit, aucun ne se dérangea de sa route.

Dans la soirée, nous commencions à apercevoir les hautes montagnes qui environnent Toulon, se dessinant sur les teintes rouges du couchant; encore quelques heures, et nous pouvions arriver sur la rade. Là, avec le secours de l'arsenal, non-seulement on eût sauvé la vie et les effets de l'équipage, mais on eût réussi à maîtriser l'incendie et à empêcher la destruction de la goëlette. Tous ceux de l'équipage qui n'étaient pas occupés à jeter de l'eau s'étaient portés sur l'avant de la goëlette et s'efforçaient de reconnaître les terres qui étaient en vue.

Maître Brancas, qui était de la Seyne, petite ville située dans la rade de Toulon et habitée par un grand nombre de marins et d'ouvriers de l'arsenal, affirmait qu'il reconnaissait la montagne de Coudon et le cap Sicié.

« Je réponds, disait-il au capitaine qui était venu aussi sur l'avant pour reconnaître la terre, que l'entrée de Toulon est devant nous. Soyez tranquille, vous n'avez pas besoin de pilote : la grosse tour et moi, nous nous connaissons. La nuit se fait, mais nous allons voir les phares. Le feu de Porquerolles doit paraître ici un peu au vent....

— Et où est le vent, s'il vous plaît, maître Brancas? » dit Morvan, qui, placé derrière le Provençal

depuis quelques instants, regardait en l'air les voiles de *la Rose* qui battaient les mâts et tombaient lourdement sans qu'un souffle de brise les soulevât.

Brancas leva la tête. « Calme plat! dit-il en jetant avec rage son bonnet sur le pont. Voir Sicié et ne pas voir Toulon! »

La brise, qui avait molli pendant la soirée, était en effet complétement tombée après le coucher du soleil. La surface de la mer était unie comme une glace; les étoiles, qui brillaient d'un vif éclat, se réfléchissaient dans l'eau; une légère vapeur à l'horizon cachait la ligne qui sépare le ciel de l'eau, et, quand la dernière lueur du couchant se fut effacée, la goëlette, immobile, parut au milieu d'une sphère immense et obscure, où scintillaient, au-dessus et au-dessous d'elle, des milliers d'étoiles. Le plus profond silence régna un instant à bord. L'expression de profond désespoir avec laquelle Brancas avait jeté son dernier regard sur la terre m'avait glacé le cœur; il me sembla un instant que tout était fini et que j'entrais dans l'éternité.

Je fus rappelé au sentiment de la réalité et de l'espérance par la voix du capitaine. « Morvan, dit-il, c'en est fait de *la Rose;* il faut songer à mettre en sûreté l'équipage et tout ce que nous pourrons arracher au désastre, qui est maintenant inévitable. Le temps est précieux, et les deux ou trois

heures qui nous auraient suffi pour atteindre le port, si la brise s'était soutenue, peuvent être employées utilement. Avec de l'activité, nous pouvons faire un radeau et le charger de tout ce que nous pourrons retirer du bord avant d'abandonner la goëlette; nous sauverons ainsi des valeurs considérables : aussi près de la côte, et à l'entrée de Toulon, il est impossible que nous restions longtemps sans être aperçus de quelque navire. Mes amis, ajouta-t-il en s'adressant à l'équipage, mettons-nous à l'ouvrage et travaillons avec sang-froid : car le calme, qui me fait perdre toute espérance pour la goëlette, doit vous ôter toute crainte pour votre vie. »

Le ton ferme du capitaine fit passer la confiance dans tous les esprits et réveilla l'énergie des plus découragés. Brancas, avec la mobilité méridionale, passa de l'abattement à l'ardeur la plus vive, et il se mit en devoir, sous les ordres de Morvan, de diriger, avec autant d'activité que d'intelligence, la construction du radeau. On amena les embarcations; toutes les voiles furent déverguées, les vergues furent dégréées, les mâts dépassés, et on les fit couler à la mer le long du bord; les matelots les plus adroits s'occupèrent à en former le radeau. La vergue de misaine et le mât de hune servirent à en faire les deux côtés; la vergue du petit hunier et la flèche du grand mât, mises en travers et

bridées avec les deux premiers espars, formèrent l'avant et l'arrière; les autres pièces de mâture furent placées par dessus et fortement amarrées à tous les points où elles se croisaient. Dans les intervalles que laissaient entre elles les pièces de cette espèce de châssis, on amarra solidement des barriques vides bien bondées, qui devaient le faire flotter et contribuer à supporter la charge qu'il était destiné à recevoir. Avec les planches, les panneaux et les caillebotis qu'on put retirer de la goëlette, on établit un plancher au centre du radeau, en les clouant sur les pièces de mâture qui en formaient la charpente. Enfin, avec quelques bouts de bois et des cordes, on établit un garde-fou autour de ce plancher, où l'on disposa les vivres, les effets de l'équipage et tous les objets qu'on eut le temps de retirer de la goëlette.

Cependant les progrès de l'incendie devenaient de plus en plus évidents. Malgré l'eau qu'on jetait continuellement sur les voiles qui couvraient les cloisons des soutes, la tôle rougissait et menaçait de les enflammer. L'évaporation de l'eau qu'on jetait sur le pont annonçait que les bordages étaient réduits à une mince épaisseur et laisseraient bientôt passer la flamme.

« Allons, me dit le capitaine quand il vit le radeau prêt à recevoir l'équipage, il faut dire adieu à *la Rose*. Ce n'est pas sur le quai de Marseille que

vous allez débarquer ; mais rien n'est désespéré, et tout porte à croire que nous en serons quittes pour une nuit passée à la belle étoile. Mais ne perdez pas de temps pour sauver ce que vous pourrez de vos effets. »

Je descendis dans la chambre ; la chaleur commençait à y être excessive. J'entassai à la hâte dans une malle quelques vêtements et les objets que je tenais le plus à conserver, et je remontai sur le pont.

Les hommes de l'équipage quittèrent successivement la goëlette pour passer sur le radeau ; une des embarcations le prit à la remorque et le mena à quelque distance du bâtiment. Il ne restait plus à bord que le capitaine, Morvan, Brancas et moi. Le second canot attendait le long du bord pour nous emporter. Brancas s'embarqua et je le suivis. C'était le tour de Morvan. « Eh bien ! qu'attendez-vous ? » lui dit le capitaine.

Morvan, qui n'avait cessé de montrer le plus grand calme pendant tous les préparatifs du sauvetage, était redevenu sombre depuis qu'ils étaient terminés. Quand il fallut quitter *la Rose* avec la certitude que le jour suivant ne la verrait plus flotter sur la mer, sa douleur éclata. Il ne pouvait se résoudre à abandonner ce bâtiment témoin de sa vie presque tout entière. C'était avec *la Rose* qu'il avait combattu dans sa jeunesse. Presque tous ceux

qu'il avait aimés, c'était à bord de *la Rose* qu'il les avait connus : leur souvenir était vivant dans chacune de ses planches. Abandonner *la Rose*, qui flottait encore pleine de grâce et comme endormie sur les eaux, c'était comme s'il eût abandonné un ami mourant d'une maladie contagieuse, ignorant son danger et ne sachant pourquoi le vide se fait autour de lui.

« Capitaine, dit-il, laissez-moi seulement un canot ; peut-être la goëlette ne coulera-t-elle pas, et le premier bâtiment qui nous apercevra nous portera secours. »

Morvan fut interrompu par le pont qui s'abîmait à deux pas de lui.

« Morvan, lui dit le capitaine, nous n'avons pas de temps à perdre, embarquez : vous savez que mon devoir exige que je ne sorte d'ici qu'après vous. »

Cette considération ne permettait aucun retard. Morvan s'embarqua, le capitaine le suivit, et le canot s'éloigna. Arrivés sur le radeau, nous contemplions un instant après *la Rose* dévorée par l'incendie.

L'ouverture qui s'était faite dans le pont laissa pénétrer l'air dans le foyer ardent qui couvait depuis le matin. La flamme s'élança aussitôt, s'empara des bordages desséchés, grimpa le long des mâts, dans les cordages goudronnés. Une lumière

rouge éclairait cette scène; une épaisse fumée montait droit dans l'air qu'aucun souffle n'agitait, et le craquement de l'incendie se faisait seul entendre.

Il était environ onze heures du soir quand nous avions quitté la goëlette. Vers minuit, le grand mât s'abattit avec fracas sur l'arrière. La flamme avait alors envahi tout le bâtiment; des bouts de cor-



dages et des morceaux de la membrure tombaient de temps en temps dans l'eau, où ils s'éteignaient en sifflant.

Vers deux heures, le mât de misaine tomba sur le côté de tribord. La muraille était à demi consumée : le mât y fit une large trouée, et, son poids faisant incliner la goëlette de ce côté, l'eau s'y précipita, l'avant du bâtiment s'abaissa : on le vit s'en-

foncer peu à peu. Enfin l'avant plongea tout à coup; on entendit le frémissement de la masse embrasée qui s'éteignait; puis le navire disparut tout entier, l'on ne vit plus à la surface de l'eau, qui tourbillonna un instant, que des débris fumants, et tout rentra dans le calme et l'obscurité.

Nous avions suivi en silence l'agonie de la goëlette.

« Tout est fini, dit Morvan, me voilà seul au monde!

— Pour quoi me comptez-vous? lui répondit le capitaine d'un ton de reproche.

— J'ai tort, dit Morvan en lui serrant la main; mais convenez que voilà une campagne qui n'est pas à l'avantage de vos machines.

— C'est vrai, répondit le capitaine; mais il est arrivé bien d'autres désastres sur les chemins de fer, et on ne les a pas abandonnés pour cela. »

Nous restâmes jusqu'au matin sur notre radeau, attendant avec impatience que le jour vînt éclairer l'horizon, où nous espérions découvrir bientôt quelque bâtiment qui pût nous secourir.

Le soleil se leva sans réveiller la brise, la terre avait presque disparu; on n'apercevait plus dans le nord que le sommet des montagnes de Toulon éclairées par le soleil, mais si éloignées, que d'autres yeux que ceux de Brancas les eussent pris pour quelques nuages dorés. D'après la position de ces

montagnes, nous avions été entraînés de quelques lieues à l'ouest, et nous nous trouvions devant l'entrée de Toulon. Rien ne paraissait à l'horizon, mais nous étions dans un passage trop fréquenté pour n'être pas rencontrés par quelqu'un des navires qui entrent dans ce port ou en sortent si souvent. Ce que nous avions à craindre, c'était qu'un coup de vent subit ne balayât le radeau et ne chavirât les embarcations. Le calme et le ciel pur nous rassuraient à cet égard; aussi le repas du matin se fit assez gaiement. Quelques galettes de biscuit et un peu de vin en firent les frais.

Après ce frugal déjeuner, nous nous disposions à prendre un moment de repos, étendus au soleil dont les rayons réchauffaient un peu nos membres engourdis par le froid de la nuit précédente, quand un matelot, que le capitaine avait chargé de veiller et de le prévenir s'il arrivait quelque changement, crut apercevoir de la fumée dans le sud. Chacun porta ses regards vers le point qu'il désignait; quelques flocons noirs, qui s'élevaient toujours au même point de l'horizon, paraissaient sur le ciel; ils devinrent bientôt plus épais et plus continus. Au bout de quelque temps, c'était une colonne de fumée noire qui montait de la mer. On aperçut ensuite la cheminée d'où elle sortait, et enfin le corps d'un bateau à vapeur. Il était infiniment probable que ce navire venait du sud, se rendait à Toulon

et passerait près de nous. Cependant, pour ne perdre aucune chance d'être aperçus, dans le cas où il changerait de route, le capitaine fit élever un pavillon au bout d'une gaffe. Il fut découvert, et le vapeur hissa à son tour au mât de misaine le pavillon qui, dans la série des signaux, signifie qu'on a compris ceux qui vous sont faits. Notre situation était fort précaire, bien qu'aucun danger immédiat ne nous menaçât, puisqu'elle dépendait du premier vent qui allait s'élever après le calme, et qui pouvait nous submerger ou au moins nous éloigner de la côte. La certitude d'être bientôt délivrés remplit de joie tous les habitants du radeau. Le bateau à vapeur s'approchait rapidement; il avait hissé le pavillon tricolore, et la flamme qu'il portait au grand mât le fit reconnaître pour un bâtiment de l'État qui probablement venait d'Afrique.

Quand il fut près de nous, il arrêta ses roues, un canot fut amené et un officier se dirigea vers nous. Il interrogea le capitaine, qui lui expliqua brièvement la perte de la goëlette et notre position. L'officier retourna à bord du vapeur pour en rendre compte au commandant. Quelques instants après le canot revint apporter une amarre sur le radeau; il fut halé le long du bâtiment, et tout l'équipage de *la Rose* y monta. Le commandant nous accueillit avec la plus grande bienveillance et donna des ordres pour qu'on nous fournît tout ce dont nous

pourrions avoir besoin. Il fit embarquer les deux canots de *la Rose* et tout ce qu'on avait pu sauver sur le radeau, qui fut démoli; des pièces de mâture qui le composaient, on forma une drôme[1] qu'on amarra derrière le bateau à vapeur, et il reprit sa route vers Toulon en la traînant à la remorque.

Le bâtiment qui nous avait recueillis était un bateau-hôpital destiné à transporter en France les malades et les blessés de notre armée d'Afrique. Il était disposé pour ce service particulier. Son faux pont avait été transformé en salles aérées, où les malades trouvaient toutes les commodités qu'il est possible de réunir sur un bâtiment. Une pharmacie munie de tous les médicaments et de tous les appareils nécessaires à leur traitement était établie à bord; des chirurgiens de la marine et des infirmiers leur prodiguaient tous les soins que réclamait leur état. Heureusement notre séjour sur le radeau avait été trop court pour qu'aucun de nous eût besoin de réclamer les soins de la Faculté.

Trois heures après notre embarquement, le bateau-hôpital mouillait sur la rade de Toulon, devant l'hôpital Saint-Mandrier, où il devait envoyer ses malades. Aucun d'eux n'était attaqué de maladie contagieuse, et, après la visite des officiers de la

1. On nomme *drôme* un faisceau de mâts, de vergues ou d'autres pièces de bois liées ensemble.

santé, on amena le pavillon jaune que tout navire arrivant de la mer doit hisser, pour indiquer qu'il ne peut communiquer avec la terre jusqu'à la levée de la quarantaine.

Je me joignis au capitaine Henri pour exprimer au commandant notre reconnaissance du service qu'il nous avait rendu. Je m'embarquai avec lui et Morvan dans un des canots qui, avec quelques vergues, était tout ce qui restait de *la Rose*. Enfin, après une traversée si accidentée, ce ne fut pas sans un vif plaisir que je sentis sous mes pieds les dalles solides du quai de Toulon.

Le capitaine n'en parut pas moins satisfait que moi. Je lui demandai alors, chose que je n'avais pas jugé à propos de faire jusque-là, de quelle importance était pour lui la perte de *la Rose*.

« La goëlette, me répondit-il, était ma propriété; mais c'était un vieux bâtiment, et sa valeur n'était pas grande. Depuis longtemps j'avais cessé de la faire entrer dans l'inventaire de ma fortune. Je l'aurais fait démolir ou vendre, si je n'avais su que Morvan la vénérait comme une relique et que c'eût été lui causer une grande peine que de lui en retirer le commandement. Quant à la machine, elle représente, avec les travaux qu'il a fallu exécuter pour l'adapter à la goëlette, une somme considérable. Mais ces frais ont été faits par la plus puissante compagnie de Marseille, qu'une telle perte ne

peut ébranler, en supposant qu'elle ne soit pas remboursée par les assurances. »

Tranquillisé sur le sort du capitaine, pour qui j'avais conçu un attachement sincère, je m'occupai de mon départ, pendant que lui et Morvan faisaient les démarches nécessaires pour constater régulièrement la cause de la perte de *la Rose* et congédier son équipage.

Je réunis à dîner mes deux compagnons. La cuisine délicate d'un des meilleurs hôtels de la ville nous fit oublier les péripéties de notre traversée. Morvan eut cependant beaucoup de peine à sortir de la torpeur où la perte de *la Rose* l'avait plongé; mais les raisonnements du capitaine et les miens, aidés par quelques verres de vin de Lamalgue, parvinrent à lui faire envisager l'avenir sous des couleurs moins sombres. Il convint que le temps était venu pour lui de songer à la retraite, que les souvenirs de sa vie de marin animeraient sa vieillesse, et qu'il n'était pas fâché d'être débarrassé définitivement du charbon, des machines et des mécaniciens. Nous nous séparâmes enfin, et je partis pour Paris.

Les conteurs d'histoires manquent rarement de s'imaginer qu'ils ont inspiré le plus vif intérêt pour leurs personnages, et de se croire obligés d'instruire le lecteur au moins des faits principaux de leur vie, afin de ne pas le laisser dans l'incertitude sur leur

sort. Outre ce qu'une pareille présomption pourrait avoir de déplacé, je dois avouer l'impossibilité où je suis d'exprimer, à l'égard de Morvan et du capitaine Henri, autre chose que des suppositions.

Il y a tout lieu de croire que Morvan s'est retiré comme son père aux environs de Saint-Malo, qu'il va de temps en temps donner un coup d'œil aux bâtiments qui fréquentent le port, et que, si la guerre qui commence donne lieu à des événements maritimes importants, il en sera un des commentateurs les plus assidus et les plus compétents. Quant au capitaine, il était trop jeune et trop de causes diverses pouvaient influer sur sa destinée pour que j'aie sur ce qui a pu lui arriver une opinion suffisamment motivée.



TABLE DES CHAPITRES.

CHAPITRE VIII.

PREMIÈRE NAVIGATION DU CAPITAINE HENRI.

CHAPITRE IX.

LA MARINE DE GUERRE, LES ASPIRANTS.

CHAPITRE X.

LA MARINE DE GUERRE, UN VAISSEAU DE LIGNE.

CHAPITRE XI.

UNE ESCADRE, MISSION SECRÈTE.

CHAPITRE XII.

VOYAGES DANS L'OCÉANIE.

CHAPITRE XIII.

LA VAPEUR.

CHAPITRE XIV.

UN INCENDIE A LA MER.

FIN DE LA TABLE.



